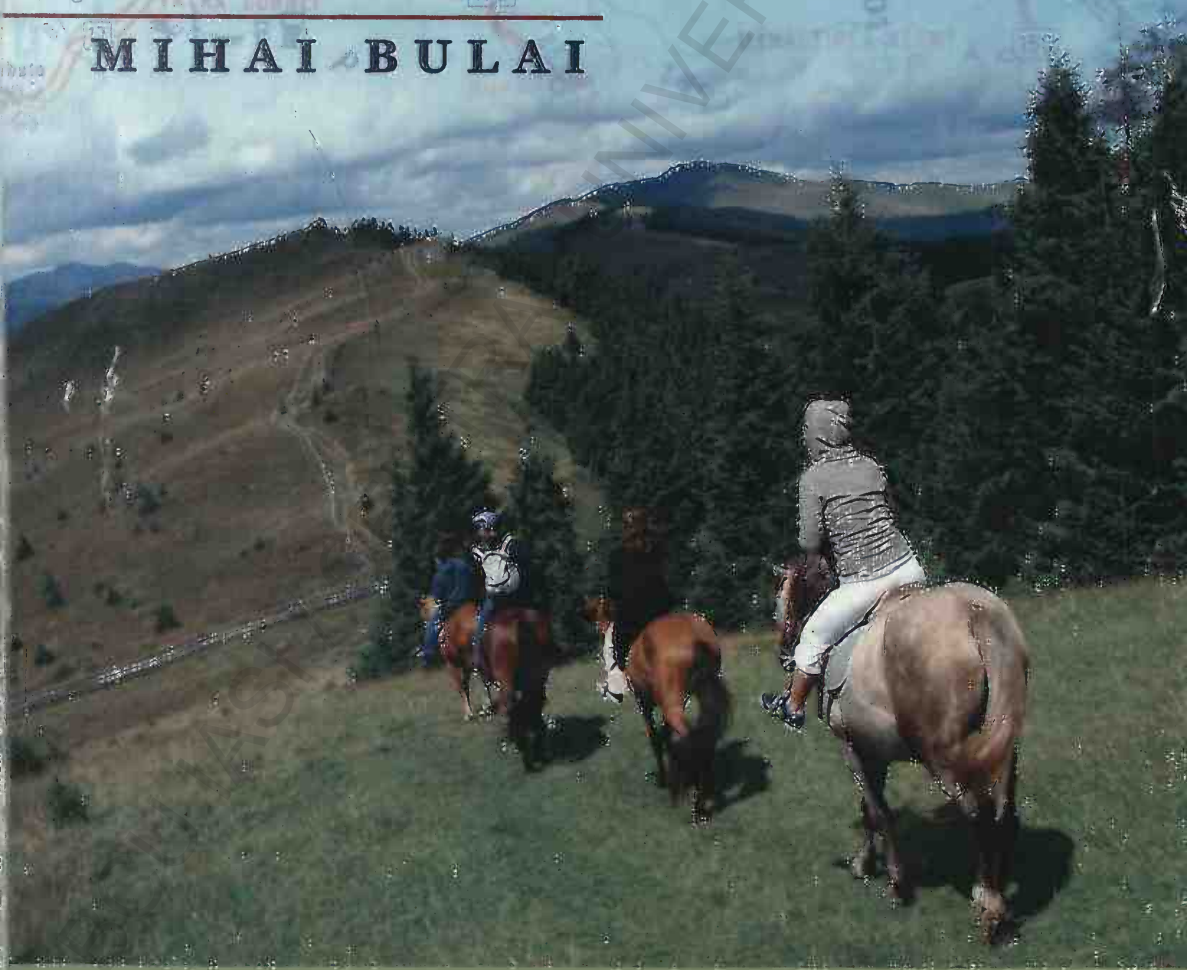


IV-16.166

Accesibilitate și turism

Studiu de caz: Regiunea Moldovei

MIHAI BULAI



EDITURA UNIVERSITĂȚII „ALEXANDRU IOAN CUZA” IASI

BIBL. CENTR. UNIV.
M. „EMINESCU” IAȘI
GEOLOGIE-GEOGRAFIE

IV-16.166

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Mihai Bulai

Accesibilitate și turism
Studiu de caz – regiunea Moldovei

Mihai BULAI a absolvit, în anul 2002, secția de Geografie-Limbă franceză, modulul francofon în cadrul Facultății de Geografie și Geologie, Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, urmat de Studiile Aprofundate de Geografie umană, cu preocupări legate de Geografia populației și Geografia turismului.

În anul 2011 a primit titlul de Doctor în Geografie în urma susținerii publice a tezei de doctorat *Rolul factorilor de accesibilitate geografică în dinamica turismului din Moldova*.

Preocupările intense pentru cercetare în turism și transporturi, dar și construirea unei cariere didactice universitare începând cu anul 2008 (ca asistent dr. la disciplinele Geografia Turismului și Serviciilor, Evaluarea și Prospectarea Potențialului turistic, Amenajare și Planificare turistică, Introducere în Ticketing) au fost precedate de o bogată experiență profesională atât ca angajat în servicii de ospitalitate turistică, în organizarea serviciilor la sol pentru transporturile aeriene (Italia), dar și ca profesor în învățământul preuniversitar (în România și în Marea Britanie).

Este membru al Societății de Geografie din România și membru în echipele de cercetare în Geografie Umană din cadrul centrului CUGUAT-TIGRIS al Facultății de Geografie și Geologie, activând de asemenea în proiecte de cercetare tutelate și finanțate de programul ESPON pe teme de dezvoltare regională, observare sau planificare teritorială.

Referenți științifici:

Prof.univ.dr. Corneliu Iațu

Prof.univ.dr. Ionel Muntele

Redactor: Camelia Grădinaru

Tehnoredactor: Luminița Răducanu

Coperta: Manuela Oboroceanu

ISBN 978-973-703-917-0

© 2013, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”

700109 – Iași, str. Pinului, nr. 1A, tel./fax: (0232) 314947

<http://www.editura.uaic.ro> e-mail: editura@uaic.ro

Coprin

Mihai Bulai

Accesibilitate și turism

Studiu de caz – regiunea Moldovei

Postfață de Corneliu Iașu

B.C.U. IASI



791737



EDITURA UNIVERSITĂȚII „ALEXANDRU IOAN CUZA” IAȘI

2013

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
BULAI, MIHAI

Accesibilitate și turism: Studiu de caz: Regiunea Moldovei / Mihai Bulai; -
Iași: Editura Universității „Al. I. Cuza”, 2013
Bibliogr.

ISBN 978-973-703-917-0

338.48(498.3)

Cuprins

Cuvânt înainte.....	7
I. Importanța studiului accesibilității la locurile turistice.....	9
I.1. Problematica	10
I.2. Răspunsuri existente la problemele ridicate	13
I.2.1. Evoluția tematicii	13
I.2.2. Cercetarea recentă pe plan internațional	14
I.2.3. Stadiul actual al cunoașterii pe plan național	17
I.3. Obiective	19
I.3.1. Obiective generale și specifice.....	19
I.3.2. Scopul lucrării	20
I.4. Cadru conceptual	20
I.4.1. Noțiuni generale.....	20
I.4.2. Conceptul de accesibilitate	24
I.4.3. Turismul și factorii accesibilității turistice.....	28
I.5. Metode și instrumente de analiză	40
I.5.1. Delimitări ale studiului	40
I.5.2. Operaționalizarea conceptelor.....	41
I.5.3. Modul de colectare și sursele datelor.....	43
I.5.4. Instrumente și metode de prelucrarea datelor	43
I.5.5. Modele ale organizării spațiului.....	44
I.5.6. Modele de calcul al accesibilității.....	46
II. Atractivitatea turistică în Moldova.....	49
II.1. Localizarea arealului de studiu și particularitățile acestuia	49
II.1.1. Moldova în context național	51
II.1.2. Particularități intraregionale	54
II.1.3. Poziționarea Moldovei în turismul național.....	54
II.2. Analiza indicatorilor de atractivitate turistică	59
II.2.1. Potențialul și patrimoniul turistic.....	60
II.2.2. Indicele de atractivitate turistică.....	79
III. Evoluția crono-spațială a fenomenului turistic în Moldova între 2001-2009.....	87
III.1. Evoluția ofertei turistice din unitățile cu funcțiuni de cazare.....	89
III.1.1. Unitățile de cazare.....	89
III.1.2. Dinamica locurilor de cazare.....	98
III.2. Evoluția cererii turistice pentru unitățile cu funcțiuni de cazare.....	101
III.2.1. Dinamica sosirilor turistice	101
III.2.2. Înnopțările turistice	104
III.2.3. Gradul de ocupare al structurilor turistice	108
III.3. Bilanțul capitolului	109

IV. Accesibilitatea la destinațiile turistice din Moldova.....	113
IV.1. Apreciericonceptuale asupra rolului accesibilității în dezvoltarea destinațiilor.....	113
IV.2. Modelizarea accesibilității naționale la destinațiile turistice din Moldova (modelul numeric al costului de deplasare).....	124
IV.2.1. Aspecte preliminare	124
IV.2.2. Metodologia de realizare a modelului numeric al costului de deplasare.....	126
IV.2.3. Zonarea destinațiilor turistice din Moldova	140
IV.3. Accesibilitatea internă - Caracteristicile rețelelor de transport din România care permit deplasările către destinațiile turistice din Moldova.....	167
IV.3.1. Aspecte morfometrice ale rețelelor de transport	167
IV.3.2. Conexitatea și conectivitatea.....	176
IV.3.3. Algoritmul itinerariilor optime.....	180
IV.4. Accesibilitatea externă – costul de acces la destinațiile turistice din Moldova	184
IV.4.1. Accesibilitatea geografică.....	185
IV.4.2. Accesibilitatea funcției turistice teritoriale.....	191
IV.4.3. Potențialul de interacțiune spațială a destinațiilor turistice din regiunea Moldovei	196
IV.5. Simulări SIG asupra impactului teoretic al schimbărilor importante în nivelul de accesibilitate	203
IV.6. Rezultatele cercetării asupra rolului nivelului accesibilității în dinamica destinațiilor turistice.....	213
V. Dezbateri asupra accesibilității turistice.....	219
V.1. Discuții asupra semnificațiilor accesibilității în turism	219
V.2. Analiza comportamentului turistic în funcție de accesibilitate prin metoda chestionării online.....	225
V.3. Studii de caz comparative între două destinații– Vatra Dornei și Iași.....	232
V.4. Concluzii asupra utilității studiului accesibilității în turism	237
Concluzii asupra conceptelor, metodelor și instrumentelor propuse	238
Concluzii finale	241
Bibliografie.....	243
Lista de figuri:	251
Lista tabelor:.....	254
Anexă. Chestionarul „Vizitator in Moldova”	255
Postfață (Corneliu Iașu)	259

Cuvânt înainte

Lucrarea cu titlul „Accesibilitate și Turism. Studiu de caz – regiunea Moldovei se înscrie în vastul domeniu de cercetare al Geografiei umane, prin aspectele sale strâns legate de spațiu, teritoriu, demografie, transporturi, turism, amenajare etc. Principalele subdomenii de referință sunt Geografia turismului și Geografia transporturilor, întrucât interesul principal al lucrării îl constituie atât studiul dinamicii activităților turistice cât și cel al deplasărilor către acestea. Prin metodologia și aplicațiile utilizate pentru înțelegerea arhitecturii teritoriale a regiunii studiate, aceasta se încadrează și în aria tematică a Sistemelor Informaționale Geografice.

Sunt tratate problemele de accesibilitate în sensul spațial al termenului, de la accepțiunea de capacitate a unui loc de a fi atins plecând de la alte locuri, la morfologia, structura, nodalitatea și reticularitatea rețelelor de transport și până la chestiuni legate de factorii spațiali care influențează decizia potențialilor turiști de a se deplasa și de a accesa o anumită destinație. Interesul unui asemenea studiu îl constituie atât nevoia de a acoperi lipsa unor abordări la nivel național pe tematica rolului accesibilității în turism, dar și constituirea unui instrument viitor util în planificarea sau amenajarea turistică sau în dezvoltarea infrastructurilor sau mijloacelor de transport. Lucrarea își propune și crearea unei punți de legătură mai trainice între transporturi și turism datorită elementelor comune și interdependenței dintre cele două domenii.

Aduc mulțumiri deosebite coordonatorului cercetării doctorale, domnul profesor doctor Corneliu Iașu pentru sprijinul constant la nivel profesional și moral. Țin să apreciez încurajările dumnealui, libertatea acordată în a mă dezvolta în direcții noi, imboldul de a publica o parte din avansările științifice, colaborarea pe planul proiectelor de cercetare, spiritul colegial etc. În același timp, mulțumesc domnului profesor doctor Ionel Muntele și profesor doctor Octavian Groza atât pentru sprijinul acordat în participarea la manifestări științifice, cât și pentru critica constructivă.

Îmi exprim gratitudinea pentru primirea deosebită în cadrul Departamentului de Amenajare al Școlii Politehnice din Tours de-a lungul celor opt luni de stagiu în 2010, îndeosebi domnului profesor doctor Jean-Paul Carrière, pentru asistența și sprijinul în cercetarea științifică, alături de domnii profesori Nadine Polombo, Sebastien Larribe, Hervé Baptiste și domnișoara doctorand Elsa Richard.

Mulțumesc, de asemenea, colegilor de doctorat cu care am colaborat de-a lungul timpului - Adrian Covășnianu, Iulian Iordache și Alina Munteanu. Îmi exprim simpatia față de colegul Erik Joël Fofiri de la Universitatea din Ngaoundéré, Cameroun care m-a inspirat foarte mult în munca de cercetare din timpul coabitării dumnealui la Iași în 2009, prin sfaturile sale pertinente asupra metodologiei de cercetare în Geografie. Mulțumesc prietenilor și colegilor asistenți Daniel Tudora, Bogdan Roșca, Adrian Ursu pentru unele direcții sau abordări pe care mi le-au sugerat de-a lungul cercetării de doctorat. Mulțumesc prietenilor și părinților pentru încurajări și pentru că au fost aproape de mine, fizic sau virtual, în momentele dificile. Nu în ultimul rând mulțumesc Facultății de Geografie și Geologie pentru a mă fi format în spiritul și disciplina științifică care stau la baza formării mele profesionale.

I.

Importanța studiului accesibilității la locurile turistice

Intenția de realizare a unei lucrări titlul *Accesibilitate și Turism. Studiu de caz – regiunea Moldovei* vine în continuarea firească a preocupărilor personale asupra studiului fenomenului turistic din timpul studiilor de masterat. Acestea s-au finalizat cu lucrarea de disertație intitulată *Amenajările turistice – vector de dezvoltare durabilă*. Dimensiunea, în mare parte teoretică, a acestei ultime lucrări a creat dorința personală de a studia fenomenul turistic și dintr-o perspectivă aplicativă și interdisciplinară, în care să se includă:

- dimensiunea teritorială atât a distribuției spațiale a activităților și amenajărilor turistice, cât și a arhitecturii fluxurilor turistice potențiale;
- viziunea diacronică asupra fenomenului turistic; această abordare permite înțelegerea unor disfuncții sau dimpotrivă a unor impulsuri pozitive care au marcat sistemul teritorial la un moment dat și a căror consecințe prezintă o dezvoltare etalată pe un interval mai consistent de timp;
- rolul morfologiei rețelilor de transport și a dispunerii rețelei de orașe asupra circulației turistice; este vorba aici mai ales de influența acestora asupra deciziei de a efectua deplasările sau despre alegerea unui mijloc de transport în detrimentul altuia sau chiar a destinației turistice însăși;
- aspecte de actualitate legate de accesibilitatea persoanelor (turiști potențiali sau efectivi) la destinațiile turistice – probleme legate în general de distanță, timp de deplasare, cost, buget, alegerea mijlocului de transport etc.).

Societatea secolului al XXI-lea a ajuns la un grad superior de percepție și de relativizare a realităților înconjurătoare. Nevoile acesteia s-au mărit, în ultima perioadă de la „a fi” sau de la ceea ce „există” la ceea ce „poate fi”. Acest lucru se datorează unor tendințe naturale ale indivizilor, acelea de a căuta în continuu siguranța, de a-și securiza viitorul, depunând minimul efort. Progresul social și cel tehnologic au dus la diversificarea activităților umane (lucru datorat mai ales creșterii importante a timpului liber) și la o creștere fără precedent a mobilității persoanelor. Nevoia de accesibilitate derivă din aceste tendințe, iar una din provocările pe care o înfruntă această lucrare este de a integra modelele de calcul al accesibilității (utilizate mai ales în domeniul transporturilor, al amenajării sau al planificării teritoriale) în studiul mobilității persoanelor cu scop turistic și dinamismului ofertei turistice teritoriale.

Delimitarea la arealul provinciei istorice Moldova este motivată de unitatea elementelor teritoriale, istorice și etno-culturale, de o mare importanță în turism. Acestea stau, spre exemplu, la baza realizării decupajelor teritoriale

sau a zonărilor operate de Ghidurile turistice de renume, care prezintă diferite țări. În același timp, această delimitare permite continuarea a numeroase studii de Geografie Umană realizate în cadrul Departamentului de Geografie asupra *Moldovei apusene*, completându-le cu un studiu de Geografia Turismului.

I.1. Problematica

Subiectul propus spre cercetare se desprinde dintr-o serie de întrebări personale care au survenit în timpul unor observații și demersuri de cercetare întreprinse în trecut.

Regiunea istorică a Moldovei se distinge în spațiul românesc printr-o anumită marginalitate geografică, un nivel economic considerat a fi sub media țării, însă cu bogate resurse turistice, mai ales în partea vestică a acesteia și un sold natural (singura regiune cu valori pozitive) sau bilanț total peste media țării (Figura 1). Și, totuși, exploatarea resurselor turistice rămâne la un nivel foarte scăzut în ciuda rolului dinamizant al activităților turistice în dezvoltarea teritoriilor.

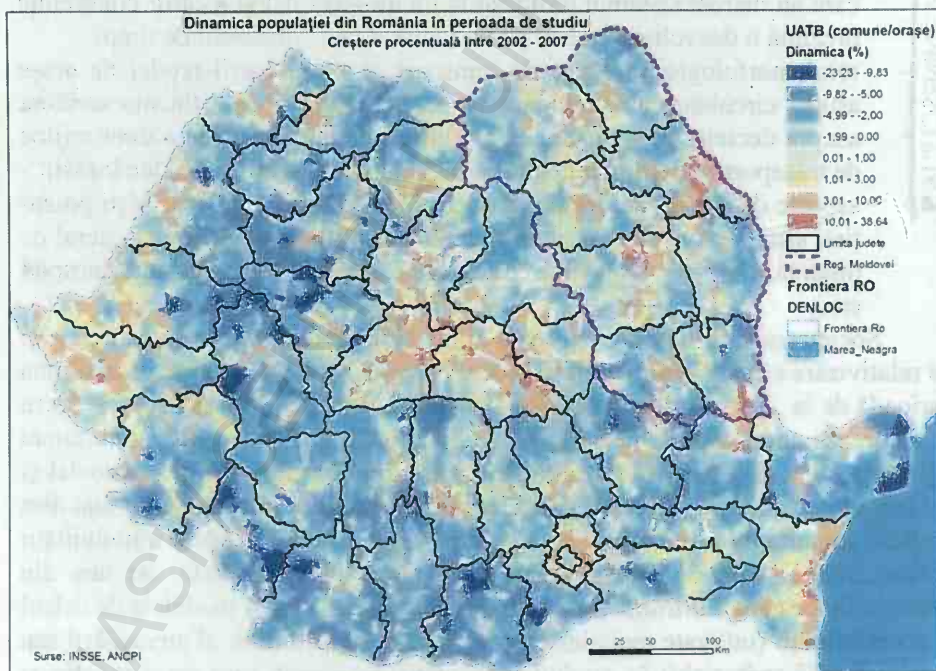


Figura 1. Dinamica populației în România în intervalul 2002-2007

Dinamica structurilor de primire se situează mult sub media țării. Din prelucrarea preliminară a datelor oferite de INS, în Moldova s-au înregistrat doar 53 de noi locuri de cazare declarate în 2009 față de 2007, extrem de puține dacă

le comparăm cu cele circa 7000 noi locuri la nivelul întregii țări. Sosirile de turiști români sau internaționali în structurile de primire turistică din Moldova sunt în scădere începând cu 2009, pe fondul crizei economice. Consultând „Raportul asupra capacității de cazare la 31 iulie 2008” al Institutului Național de Statistică al României (www.insse.ro), la nivelul întregii țări se remarcă o scădere cu 14% a sosirilor turistice în primele 7 luni din 2009, față de aceeași perioadă a anului precedent, ceea ce impune măsuri de reimpulsionare a mobilității turistice și o articulare a politicilor locale și naționale la noile tendințe observate. Totodată, acestea trebuie studiate în ansamblu pentru a putea identifica adevăratele cauze.

Problema observată la nivelul zonei de studiu care face obiectul prezentei lucrări o reprezintă o valorificare, dar și o valorizare modestă a resurselor turistice în regiunea Moldovei. Între valorificare și valorizare este o diferență esențială, primul referindu-se la exploatarea propriu-zisă a resurselor iar al doilea la nivelul sau performanța exploatării acestora (Muntele & Iașu, 2006). În același timp, studiile personale realizate la nivelul turismului rural românesc au arătat faptul că dinamica activităților turistice din ultima perioadă este una inegală la nivelul zonei de studiu, sub media țării și sub posibilitățile reale ale acesteia. (Bulai, 2009, mai; Bulai, 2010)

Astfel se pune următoarea întrebare: *ce factori frânează sau impulsionează, în regiunea Moldovei, o exploatare optimă a potențialului turistic?* Un posibil răspuns stă în accesul dificil al turiștilor la atracțiile turistice din Moldova, problemele fiind legate de distanță, timpul de acces, cheltuielile pentru deplasare, precum și o sumă de alte impedimente ce derivă din sistemul de transport. Astfel, rezultă o serie de întrebări primordiale, și anume:

- *Cum, în ce măsură accesibilitatea (adică posibilitatea de a ajunge la resursele turistice potențiale sau la produsele concrete) a influențat evoluția fenomenului turistic din Moldova din ultima perioadă?*
- *Unde, în ce zone turistice se face resimțită mai mult această influență?*
- *Care zone turistice sunt vitregite tocmai din cauza unei slabe conectivități la rețelele de transport existente?*

Turismul, ca sumă de activități pe care un turist le întreprinde, are două mari componente: deplasările turistice către destinație și activitățile turistice la destinație. Există o interdependență între cele două componente, în sensul că deplasările către destinație modelează activitățile la destinație, iar activitățile constituie un magnet pentru deplasări, ca în modelul economic al cererii și al ofertei. Lucrarea de față presupune că ar exista o ierarhie între cele două componente, la nivelul arealului de studiu, în sensul că nivelul de dificultate cu care se ajunge într-o zonă turistică poate prevala pentru potențialii turiști în decizia de a realiza deplasarea, de a alege o anumită destinație în detrimentul alteia, iar în același timp de a contura un anumit comportament turistic. Acest nivel de ușurință sau de dificultate de acces la resursele sau activitățile turistice

poartă numele de *accesibilitate* și constituie pilonul principal al analizei. De aici se desprinde o altă serie de necunoscute:

- Care sunt elementele care conturează accesibilitatea turistică și ce rol joacă fiecare în dinamica fenomenului turistic?
- Care este originea arhitecturii actuale a infrastructurii de transport din Moldova și cum răspunde ea actualmente nevoilor turismului?
- Cum a răspuns până în prezent politicul și legislativul pentru a impulsiona deplasările și activitățile turistice în general și în regiunea Moldovei în particular? Se înscriu politicile turistice actuale în retorica internațională legată de importanța turismului ca factor de dezvoltare teritorială?

În continuare vom încerca să dăm unele posibile răspunsuri la problemele existente în spațiul studiat, a căror pertinentță și relevanță vor fi analizate în corpul cărții.

Problema neexploatării juste și echitabile a potențialului turistic al Moldovei este recunoscută deja în lucrările de specialitate și verificată personal de-a lungul unor studii punctuale (articole asupra evoluției turismului din România sau asupra locului turismului din Moldova în contextul național etc.) sau în urma unor studii de teren, paleta fiind întregită de observațiile empirice personale ca pedagog în turism, promotor turistic sau ca turist.

Observațiile primare de până acum conduc la *ipoteza* că dinamica modestă a unor zone turistice din Moldovacu potențial totuși satisfăcător se datorează într-o măsură importantă unor factori de natură spațială, îndeosebi accesibilității (reduse sau inegale a) localităților turistice din componența acestora.

Nu excludem găsirea unor răspunsuri în factorii *non-spațiali*, cum ar fi slaba articulare între politicile legate de infrastructurile de transport și politicile turistice. De asemenea, lipsa unei coordonări informaționale poate reduce simțitor nivelul de vizibilitate și implicit de accesibilitate a unor areale turistice. Vizibilitatea este strâns legată de consolidarea imaginii, a brandurilor și de nivelul la care destinațiile turistice (ca întreg sau ca structuri componente) sunt promovate potențialilor consumatori de produse turistice. Alte explicații ar putea proveni din vulnerabilitatea rețelelor (blocaje în trafic, congestionări, incidente, calamități naturale, hazarde, apariția unor bariere spațiale) sau a utilizatorilor (gradul de siguranță a conducătorilor auto în perioadele de vârf). În fine, contextul socio-economic condiționează adânc dezvoltarea turismului, iar dinamica importantă a turismului în anumite zone este adesea corelată cu ritmul accelerat al celorlalte activități economice.

Aceste planuri multiple constituie tot atâtea explicații posibile la problemele ridicate la nivelul Moldovei, însă scopul studiului este de a explora în profunzime cauzele spațiale.

Astfel, una din piste de analiză o reprezintă un nivel scăzut de adecvare a infrastructurii de transport la nevoile actuale ale turismului. Cu alte cuvinte, în

anumite cazuri nu se realizează o legătură coerentă între localitățile emițătoare de fluxuri turistice și destinațiile atractive. Ar fi vorba aici fie despre legături intraregionale deficitare, fie despre o slabă conectare a destinațiilor turistice din Moldova la zonele potențial emițătoare de turiști din România care nu ar favoriza circulația turistică sau despre o anumită lipsă de coerență a legăturilor intermodale la nivelul nodurilor de transport.

În capitolul următor vom identifica cum a abordat până acum cercetarea științifică principalele probleme ridicate și ce răspunsuri oferă lucrările existente.

I.2. Răspunsuri existente la problemele ridicate

I.2.1. Evoluția tematicii

Termenul de *accesibil(itate)* apare utilizat pentru prima dată în sensul de „ușurința de a ajunge la un anumit loc” în anul 1630, în Franța. Abia după 1900 acesta apare și cu sensul de „capacitatea de a ajunge la un lucru” sau după anii '80, la „anumite servicii”.

Primul model de localizare, accesibilitate și poziționare față de locurile centrale ale activităților economice a fost propus în prima jumătate a secolului al XIX-lea de economistul german J.H. Von Thünen. Deși scopul modelului său era de a încerca, la nivel conceptual, maximizarea profitului realizat de pe urma proprietății agricole, acesta aduce în atenție pentru prima dată chestiunea rentabilizării costurilor de transport printr-o dispunere spațială concentrică față de centrul economic (orașul) a diferitelor producții agricole. Astfel, el pune problema accesibilității ca distanță economică minimală, în strânsă corelație cu noțiunile de cost și timp, luând în considerare diferitele caracteristici ale produselor agricole (perisabilitate, preț, necesități acoperite, piață de desfacere etc.). Anii '50 ai secolului al XX-lea au văzut apariția primelor modele de *analiză locațională* referitoare la interacțiunile dintre atributele spațiale privind poziția, localizarea, distanța, conectivitatea, ierarhizarea (W. Isard, F. K. Schaefer, W. Bunge, P. Hagget, L. E. Ullman), cât și modele de *difuziune spațială* propuse de T. Hägerstrand. Aceste perspective au adus „spațiul” la nivel de concept organizatoric fundamental al geografiei.

Problematica proceselor care stau la baza deciziei individului sau grupului de a se deplasa în timp și spațiu a fost dezbătută la nivel științific pentru prima dată în 1970 de către Törsten Hägerstrand (1970) prin studiile sale de *geografie comportamentală*. Teoria difuziunii spațiale propusă de acest geograf suedez a plecat de la unele observații privind răspândirea inovațiilor și a informației, punând în evidență maniera concentrică de difuziune a informațiilor, în valuri succesive, dintr-un nucleu central spre exterior, ținând cont de efectul limitativ al distanței, cât și de efectul stimulator al vecinătății. Astfel, în cadrul teoriei interacțiunii spațiale s-a conturat un model numit „gravitațional”, cu utilizări în

cadru prognozei geografice, întrucât acesta poate indica probabilitatea producerii unor fenomene. K. Cox arată în 1972 că *modelul gravitațional* se bazează pe faptul că intensitatea fenomenelor spațiale tinde să fie invers proporțională cu distanța la care se produce deplasarea și direct proporțională cu masa demografică sau cu capacitatea fizică a centrelor care generează fluxuri umane. După cum arată acesta, modelul gravitațional ia în considerație trei parametri principali: rezistența specifică a mediului (rugozitatea), capacitatea de polarizare a centrelor, cât și distanța. Aceștia sunt doar câțiva parametri care vor sta la baza conceptului de accesibilitate, concept care domină literatura geografică și economică de după 1980. În 1976, Lenntorp B. continuă cercetările lui Hågerstrand, punând accentul pe influența factorului temporal în activitățile umane spațiale, dezvoltând ceea ce se va profila drept *Time Geography* sau *Geografia spațio-temporală* – o tematică nouă ce își propune să analizeze mișcarea individului într-un mediu spatio-temporal, cât și ușurința sau constrângerile care stau la baza mobilității acestuia.

Cercetarea în turism se dezvoltă odată cu evoluția fenomenului mai ales după cel de-al doilea război mondial. În anii '60-'70 apar o serie de modele (Defert, Miossec, Thurot) care simplifică realitățile spațiale și încearcă să dea explicații asupra unor tendințe. Pierre Defert este printre primii geografi care vorbește despre un *spațiu-distanță* care separă locul de rezidență obișnuit al turistului de locul de vacanță și de un *spațiu-mediu*, acolo unde turistul profită de vacanțe. În aceeași optică, Miossec tratează *spațiul parcurs* și *spațiul ocupat*, care conțin un loc de deplasare și un loc de ședere (Miossec, 1976). Studiile în perioada următoare se vor concentra aproape în exclusivitate pe aceste două componente ale turismului. Anii '80 aduc în discuție cu mai multă intensitate problema relativizării spațiului traversat, prin noțiunea de *distanță-timp*, iar după 1990 cercetătorii observă că s-a acordat extrem de puțină importanță până atunci chestiunii spațiului de origine a persoanelor și rolului acestora în modelarea turismului. În această perioadă se iterează modelele de tipul *origine-itinerar-destinație*, punându-se accent pe diferitele scări geografice de analiză – local, regional, național, internațional.

I.2.2. Cercetarea recentă pe plan internațional

Fundamentarea conceptului de accesibilitate și a diferitelor modele legate de acesta s-a profilat mai ales începând cu anii '70. Burkart and Medlik (1974) descriu modul în care turismul s-a dezvoltat pe seama progresului tehnologic în transporturi, mai cu seamă turismul de masă, o consecință directă a acestora. Aceștia arată cum aceste schimbări au dus la o creștere deosebită a deplasărilor turistice interne și internaționale, contribuind la micșorarea *distanței-timp*.

De la stadiul descriptiv al rolului *accesibilității*, cercetarea va privilegia identificarea redundanțelor spațiale și a regulilor care stau la baza unor practici spațiale turistice. Lucrări ale unor cercetători ca C.K. Campbell (1966), An

approach to research in recreational geography B.C. Occasional Papers, Nr. 7; N.Yokeno (1974), *The general equilibrium system of space-economics for tourism*, Reports for the Japan Academic Society of Tourism, nr. 8, p. 38-44; J.M. Miossec (1976), *Elements pour une théorie de l'espace touristique*, Communication au séminaire de géographie fondamentale de P. Claval, nr. 37 sau J.M. Miossec (1977), *Un modèle de l'espace touristique* l'Espace Géographique nr. I, p.41-48; P. Claval (1976), *Eléments de Géographie économique* Paris: Ed. Génin, rămân fundamentale pentru înțelegerea spațiului turistic. Plecând de la modele mai vechi de localizare a activităților economice, aceștia integrează parțial și rolul distanței sau a *distanței-timp*, componentă esențială a accesibilității, la construcția spațiului turistic.

După 1980, modelele structurale, evolutive sau cele de tipul *origine-destinație* propuse de cercetători ca Thurot J.M. (1980), Lundgren J.O.J. (1982), Cazes G. (1992) sau Pearce D. (1993) au menirea de a structura spațiul turistic sau de a prevedea traiectoria fluxurilor turistice. Tot în această perioadă se impun o serie de lucrări ce abordează frontal problema accesibilității în studiul rețelelor de transport: Burns, L.D. (1979). *Transportation, Temporal and Spatial Components of Accessibility*, Lexington Books, MA, USA; Weibull, J.W. (1980), *On the numerical Measurement of Accessibility*, Environment and Planning A, USA, p. 53-57; Richardson A.J. și W. Young, (1982), *A Measure of Linked-Trip Accessibility*, Transportation Planning and Technology, Vol. 7, p. 73-82 USA; Susan Handy, (1993), *Regional Versus Local Accessibility, Neo-Traditional Development and Implications in Non-Work Travel*, Built environment, No 4, p.58-66; Kwan, M., -P., (1998), *Space-time and Integral Measures of Individual Accessibility, A Comparative Analysis Using a Point-Based Framework*, Geographical Analysis, p. 191-216 USA.

După 2000 se constată o ruptură de la stadiul pur teoretic și conceptual al demersurilor, abordarea fiind cu mult mai pragmatică, prin integrarea acestor modele în Sistemele Informatice Geografice (GIS și GIS-T¹) și, mai recent, în cadrul Sistemelor de Poziționare Globală (GPS) sau în cadrul Sistemelor Inteligente de Transport (ITS). Studiile și aplicațiile devin mai diversificate, mai ales în legătură cu integrarea modelelor de accesibilitate în aplicații SIG, cât și în cadrul planificării teritoriale și al urbanismului, multe dintre acestea fiind fructul unor cooperări între diferiți actori publici, Institute de cercetare sau Universități de profil. Dintre aceste lucrări, se remarcă unele rapoarte de cercetare – Miller H.J. și Y.H. Wu (2000) *GIS software for Measuring Space-Time Accessibility in Transport Planning and Analysis*, GeoInformatica 4 (2), 141-159, USA; Berglund S, (2001), *Computing accessibility in GIS-Program Documentation*, Technical Report, Department of Infrastructure, Royal Institute of Technology, UK (<http://www.rita.dot.gov>). Se observă o tendință de intensificare a producției

¹ Geographic Information Systems for Transportation.

de articole publicate în reviste de specialitate ce tratează probleme punctuale, mai ales în literatura nord-americană, cum ar fi William Ross (2000), *Mobility and Accessibility: The Yin and Yang of Planning*, World Transport Policy and Practice, vol. 6, no. 2, p.13-19 USA; K.T. Geurs, and J.R. Ritsema van Eck (2002), *Accessibility Measures: Review and Applications: Evaluation of Accessibility Impacts of Land-Use Transport Scenarios, and Related Social and Economic Impacts*, Rijksinstituut Voor Volksgezondheid en Milieu, Olanda (dspace.library.uu.nl); Todd Litman, (2003), *Measuring: Traffic, Mobility and Accessibility*, ITE Journal, Vol. 73, p. 28-32, USA.

Un grup de Universități canadiene reunite în jurul nucleului Universitatea Montréal – Universitatea Sherbrooke, Québec, au avansat cel mai mult în problematica accesibilității întrucât vastul teritoriu canadian se confruntă adesea cu problema marilor distanțe între localități, slaba populare sau topografia particulară. Aici o contribuție deosebită a fost adusă de grupul de lucru format din Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois și Brian Slack (2006 – *The Geography of Transport Systems*, Canada și S.U.A.). Aceștia au (re)iterat accesibilitatea drept concept director în cadrul Geografiei Transporturilor, integrând diverse teorii și metode cum ar fi teoria grafului, modelul triangulației sau modelul rețelelor neuronale pentru înțelegerea mai bună a funcționării sistemelor de transport.

Școala franceză are, de asemenea, o activitate intensă de cercetare, mai ales în cadrul centrelor de cercetare sau al unităților mixte de cercetare ale Școlilor Politehnice, considerate a avea o viziune mai pragmatică și mai aplicată decât Universitățile pe lângă care acestea funcționează. Se remarcă aici cele de pe lângă Universitățile Lyon II (Laboratoire d'Economie des Transports) și de la Universitatea Lille III, mai ales pe probleme de urbanism și planificare teritorială, Montpellier (planificare în transporturi) sau Tours (amenajare urbană, politici urbane). În ceea ce privește Universitatea din Tours, se remarcă studiile unor cercetători ca Chapelon L. (1997), *Evaluarea spațio-temporală a proiectelor de modificare a ofertei de transport prin modelizări multiscalare* [...], Decoupigny F. (2000), *Accesul și difuzia vizitatorilor în parcurile naturale, Modelizare și simulări prospectivesau Baptiste H. (1999), Interacțiuni între sistemul de transport și sistemul urban*. Contribuția esențială a acestora este legată de eforturile de construire a unor modele și a unor aplicații informatice simulative pentru înțelegerea mai bună a funcționării sistemului de transport și a posibilelor influențe ale acestuia asupra celorlalte funcții teritoriale. De altfel lucrarea lui Decoupigny F. rămâne printre puținele lucrări care abordează interdisciplinar chestiunea accesibilității și a turismului. Aceasta neglijează din păcate, într-o anumită măsură, mecanismele complexe ale deplasărilor către destinații și se interesează exclusiv de chestiunea modelizării deplasărilor doar în interiorul destinației (axându-se pe deplasările în cadrul ariilor protejate).

Cercetările din ultima perioadă propun noi teme de reflecție. Spre exemplu, o tendință mai nouă la nivelul țărilor dezvoltate este de a intensifica studiul accesului efectiv al persoanelor cu deficiențe locomotorii la activitățile turistice, punând în lumină faptul că accesul este un drept al tuturor. Se remarcă aici numeroase studii cum ar fi cele ale Cavinato & Cuckovich (1992), *Transportation for the disabled, An. Assessment*, Transportation Journal, 31 (3): pp. 46-53 sau cele realizate de cercetători din Australia și Noua Zeelandă cum ar fi Darcy S. (1998), *Tourism patterns and experiences of NSW people with a physical disability*, Tourism NSW, Sydney. Aceste studii însă abordează accesibilitatea ca posibilitate individuală, de acces fizic la activitățile turistice propriu-zise. Această tematică nu va fi însă abordată întrucât iese din logica accesibilității la un nivel spațial superior pe care o vizează studiul de față.

O altă serie de subiecte legate de problematica abordată privește accesibilitatea în spațiul urban, o serie de studii vizând relația dintre *loisir* și transportul public urban (Evans and Shaw, 2001), politicile de transport în centrele istorice ale orașelor (Israeli and Mansfeld, 2003), modele spațiale pentru transportul suburban și regional pentru turismul urban (Wu and Cai, 2006) etc.

Menționăm o activitate intensă legată de studiul accesibilității în cadrul *European Journal of Geography*, dar și în programul european ESPON, care își propune să realizeze o piață comună de date (incluzând date asupra transporturilor sau a accesibilității teritoriale).

I.2.3. Stadiul actual al cunoașterii pe plan național

Pe plan intern, cheștiunea accesibilității în general nu a fost suficient aprofundată datorită planificării centralizate a transporturilor până în 1990, în care armonia geometrică și estetica subminau funcționalitatea sau tendințele naturale ale economiei. Geografia umană a reușit să-și întindă în drepturi abia după 1995, mai ales prin centrele de cercetare din cadrul Universităților. Nu există însă lucrări vaste asupra accesibilității, ci doar articole de specialitate în diferite publicații (Anale Universitare, Reviste Geografice, volume ale simpoziunelor etc.)

Se impune activitatea intensă din centrul de cercetare CUGUAT-TIGRIS din cadrul Facultății de Geografie și Geologie (Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași), prin eforturile profesorului dr. Muntele I. de a realiza unele modele de calcul al accesibilității teritoriale luând în calcul o sumă de factori naturali și antropici (Muntele I., Tudora D. (2009), *Accessibilitate et repulsion de l'espace rural au nord-est de la Roumanie*, Scientific Annals of "Alexandru Ioan Cuza" University of Iasi - Geography series, p. 183-194. Asupra dimensiunii teritorialității românești și a particularităților structurilor teritoriale, menționăm următoarele articole: Groza O. (1996), *Rețele și Teritorii, Considerații Epistemologice*; Groza O., Muntele I. (2003), *Regiunile României – „Între Dorință și Rațiune*, Muntele I., Iașu C., (2001), *Quasi-Villes ou Pseudo-Villes –*

L'Ambiguïté de la Petite Ville en Roumanie; Groza O. (2001), *Céntralité, Identité et Différenciation dans le système des villes roumaines*, toate aceste articole fiind publicate în Analele Științifice ale Universității „Al. I. Cuza”, Iași. Conexitatea rețelelor de transport (în sensul de capacitate a unei rețele de a deservi cât mai bine nodurile) a fost tratată de Ungureanu, A. (1998) – *L'indice de connexité du réseau des voies de communication de la Roumanie* – care pleacă de la un model simplu de calculare a indicelui de conexitate (raportul dintre numărul de legături din rețea și numărul de noduri) pentru a obține un model complex aplicat regiunilor fizico-geografice din România. Cercetarea efectuată de Groza, O., Muntele, I. (1998) – *L'efficacité du réseau ferroviaire et l'accessibilité territoriale en Roumanie* – face apel la teoria grafurilor pentru a explica unele inegalități regionale în deservirea feroviară teritorială însă rămâne la un stadiu metodologic.

În România, cercetarea din domeniul transporturilor a fost realizată de unicul institut de profil numit INCERTRANS, o societate pe acțiuni din București, sub egida Ministerului Transporturilor, acest monopol nefiind foarte productiv. Pe lângă Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România funcționează însă și un Centru de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) care asigura expertiza operațională de administrare și exploatare a drumurilor naționale.

De asemenea, pe lângă Universitatea București funcționează un grup de Cercetare denumit „Geo-spatial”, care încearcă să creeze o piață liberă (*opensource*) a datelor informatice asupra teritoriului României (<http://earth.unibuc.ro>). O parte din acestea sunt date cu relevanță pentru turism (rețele, trasee de bicicletă, puncte de interes, obiective turistice etc.) în care orice utilizator își poate aduce aportul pentru îmbunătățirea informațiilor spațiale.

Cercetarea în domeniul turismului din perspectiva geografiei a fost sprijinită de colective ale Facultăților de Geografie din cadrul Universităților București (Ielenicz, M., Comănescu Laura (2006), *România, potențial turistic*, Glăvan V. – Studii de turism, turism rural și ecoturism, Neguț S. (2003) – *Geografia turismului*), Iași (Muntele I., Iașu C. – Studii de Geografia Turismului) sau Cluj (Ciangă N. (1997), *Turismul în Carpații Orientali* sau (2007), *România – Geografia Turismului*, diverse cursuri de Geografia Turismului) care au reiterat spațiul ca și cadru esențial al deplasărilor și al activităților turistice. Aceste lucrări rămân însă puternic marcate de scopul lor didactic, iar producția cartografică propusă este restrânsă. Lucrarea *Geografia turismului – Concepte, Metode și Forme de manifestare spațio-temporală* – Muntele I. și Iașu C. (2006), încearcă, pe lângă sintetizarea unor modele teoretice din literatura internațională, o serie de reflecții asupra necesității integrării *distanței-timp* ca factor modelator (și explicativ) al fenomenului turistic.

Atlasul României, inițiat de grupul de cercetare format din École Normale Supérieure – laboratorul Géophile (Université Paris I) și Universitățile Iași și

București, un instrument de analiză teritorială, propune o perspectivă interesantă, însă limitată asupra zonării turistice a teritoriului național.

Se constată mari deficiențe în ceea ce privește interesul acordat accesibilității în cercetările turistice și necesității evaluării acesteia pentru înțelegerea completă a mecanismelor dezvoltării turistice. Sintagma „accesibilitate turistică” apare de-altfel foarte rar, cu scop decorativ, în unele strategii de dezvoltare turistică a unor localități sau puncte de legătură intermodală (spre ex. portul Constanța) sau proiecte cu finanțare europeană. La nivel generic, însă, accesibilitatea este un *must have* destul de îndrăgit în retorica publică, adesea însă fără a fi contextualizat și fundamentat.

I.3. Obiective

I.3.1. Obiective generale și specifice

Obiectivul principal al cercetării de față este îmbunătățirea nivelului de cunoaștere a implicațiilor factorilor de accesibilitate în dezvoltarea turistică teritorială, aplicată la specificul zonelor turistice din Moldova. În același timp, lucrarea își propune să identifice importanța accesibilității unei zone turistice asupra evoluției celor două componente ale turismului:

- *oferta turistică* (implementare, dezvoltare, extindere, optimizare a oportunităților specifice – infrastructuri, echipamente, bunuri, produse, servicii) și
- *cererea turistică* (motivație, alegerea destinației sau forme de turism, fluxuri de vizitatori angrenate etc.)

Lucrarea dorește să depășească nivelul de descriere sau de inventariere care se regăsește în lucrările existente din literatura de turism actuală din România. Aparatul analitic și explicativ propune realizarea unui diagnostic teritorial iar într-o fază ulterioară, conturarea unei dimensiuni prospective și chiar prescriptive.

La nivel concret, se va urmări:

- Înțelegerea conceptelor ce gravitează în jurul noțiunii de accesibilitate;
- Realizarea unei zonări turistice a teritoriului studiat pe criterii de evaluare actuale și structurarea arhitecturii rețelilor de transport din zona de studiu în straturi de informație spațială în format vectorial;
- Analiza evoluției ofertei și cererii în Moldova în ultima decadă (2000-2010);
- Identificarea factorilor generali de accesibilitate cu implicații determinante asupra fenomenului turistic;
- Analiza factorilor specifici de accesibilitate care influențează dinamica turistică din Moldova;

- Interpretarea rezultatelor;
- Realizarea unui diagnostic teritorial;
- Propunerea unor reflecții asupra posibilităților viitoare de punere în practică a unor politici sau măsuri efective.

I.3.2. Scopul lucrării

Lucrarea de față se propune nu doar ca un demers științific pasiv. Punctul forte al acesteia este intenția de a (re)activa o logică interdisciplinară în analiza fenomenului turistic.

Unul din dezideratele acesteia îl reprezintă adaptarea unor metode de calcul al accesibilității (utilizate mai ales în transporturi sau planificare urbană) în cadrul studiilor de turism sau planurilor și strategiilor de dezvoltare sau promovare turistică. În același timp, studiul propune o privire asupra decalajelor existente între planificarea în transporturi și planificarea sau dezvoltarea turismului.

O secțiune va fi dedicată unor scenarii probabilistice (reflecții prospective). Prin diseminarea rezultatelor, sub forma unei sinteze, această lucrare ar putea deveni un instrument consultativ pentru politicile turistice la nivel de regiune sau la nivel județean. Deși acesta ar putea fi util mai ales în cadrul colectivităților teritoriale din regiunea de dezvoltare nord-est, metodologia de analiză propusă în această lucrare se dorește a fi una transferabilă la nivelul politicilor turistice naționale.

I.4. Cadru conceptual

I.4.1. Noțiuni generale

Obiectul de studiu principal al geografiei este și rămâne „eternul și fascinantul” *spațiu geografic*. Acesta este o creație continuă a societăților. Pentru a exista și a dăinui, oamenii au nevoie de un spațiu. Capacitatea de supraviețuire a societății depinde de modul în care oamenii își însușesc acest spațiu, de modul în care trăiesc și acționează asupra lui. Orice societate umană „produce” un spațiu organizat, spațiu numit spațiu geografic. Acesta nu reprezintă doar un cadru sau o resursă externă a societăților, ci reprezintă atât un produs al practicilor sociale, cât și o componentă a acestora (Ciattoni & Veyret, 2007).

Spațiul geografic se referă la întreaga suprafață terestră, dar mai ales la anumite porțiuni din aceasta. Acesta se definește atât prin întindere, cât și prin atributele localizate în cadrul acestuia. Spațiul geografic este de asemenea un ansamblu de așezări (fie ele nuclee rurale sau orașe etc.) între care au loc relații de schimb, numite fluxuri (fie ele de persoane, mărfuri, produse sau informație).

Există două modalități de a concepe spațiul (Pumain & Saint-Julien, 2004):

- ca un simplu recipient în care situăm obiectele și analizăm relațiile acestora (*spațiu-suport* sau *spațiu absolut*); acesta este un spațiu izotrop și omogen, adică are aceleași proprietăți în toate direcțiile;
- ca un ansamblu de relații care se definește prin natura și forma interacțiunilor între obiectele și unitățile spațiale care au loc în timp și în spațiu (*spațiu relativ* sau *spațiu-produș*).

Prima viziune, cea de *spațiu absolut* (topografic) este una în care reprezentările matematice stricte au o importanță deosebită, deși încă mai fac apel la aproximări (spre exemplu, suprafața terestră este încă un geoid matematic aproximativ și nu unul perfect identic cu realitatea).

Cea de-a doua viziune (*spațiul relativ*) propune însă reprezentarea locurilor într-un mod figurat de multe ori, într-un spațiu euclidian, care conține o sumă de locuri, care dețin o suprafață, o poziție într-un sistem de coordonate și care posedă anumite atribute (care definesc structurile spațiului geografic). După cum spunea Roger Brunet, *locul* este pentru spațiu ceea ce momentul este pentru timp sau ceea ce individul este pentru societate, adică acea unitate de bază indivizibilă și irepetabilă. Două locuri nu pot avea aceleași coordonate geografice, de unde necesitatea localizării precise a acestora, identificarea acelor particularități care le definesc. Adesea, aceste particularități rezultă nu doar din poziția absolută a unui loc, ci din întregul context în care acesta se produce. Acest context, numit și localizare relativă, are un rol integrator, exprimând relațiile între un anumit loc și mediul îndepărtat sau apropiat sau relațiile care au loc, în cadrul rețelelor, între un loc și celelalte locuri. Geografia umană în zilele noastre propune modele și metode de analiză care sunt aplicate într-un spațiu geografic conceptualizat mai ales în acest fel.

Un alt mod de a concepe spațiul geografic presupune existența în cadrul acestuia a unui sistem de puncte și relații între aceste puncte, structură care se exprimă în termeni de polarizări sau ierarhii între diferitele localizări. Este o viziune a spațiului ca și construcție dinamică, fasonat continuu de procese de diferențiere și de integrare a căror acțiune duce la formarea unor entități reperabile la diferite scări și care prezintă o evoluție în timp. Este denumit și *spațiu funcționa* (Pumain & Saint-Julien, 2004), în care orice modificare a atributelor punctelor de pe suprafața acestuia (atribute măsurabile, cuantificabile într-un mod destul de obiectiv) poate induce distorsiuni, diferite în funcție de direcția de propagare (spațiu anizotrop). Astfel, dispunerea relativă a locurilor poate fi modificată de relațiile dintre aceste puncte. Mai intră în această ecuație omul (singur sau în diferite forme sociale) care valorizează spațiul inegal, în funcție de activitățile sale, de proiectele și de preferințele acestuia. Această viziune funcțională asupra spațiului geografic, pus în opoziție cu spațiul euclidian, va fi una directoare în această lucrare. Acest lucru este motivat de

însăși natura tematicii propuse – accesibilitatea la oportunitățile turistice – adică ușurința cu care societatea poate beneficia de o anumită categorie de alternative la rutină și imobilitate. Aceasta se exprimă adesea în termeni de timp, de cost, de motivație (mai puțin în termeni de distanță absolută) și au un rol determinant în luarea deciziei de a „accede” la acele oportunități turistice. În aceeași idee, conceptul de „frig”, deși relativ, este mai determinant în decizia de a participa sau nu la o activitate în aer liber decât măsura de „7°C”. Astfel, „frigul” este mai degrabă o referință comparativă față de ziua precedentă decât o conceptualizare a lui „7°C”, adesea mult mai importantă în luarea deciziilor.

Spațiul geografic este perceput însă în mod diferit, în funcție de reprezentările individuale, care sunt foarte subiective. Adesea observatorul acestui spațiu se consideră eronat într-o poziție centrală, iar metrica acestui spațiu depinde de distanța obiectelor față de observator, gradul de familiaritate asupra locurilor jucând un rol important. În cadrul acestor *spații cognitive* orice dimensionare este non-euclidiană, supusă unui filtru cognitiv.

Studierea acestui spațiu, a constituirii lui, a schimbărilor care se produc în cadrul acestuia face parte dintr-un demers științific mai amplu numit *analiză spațială*. Aceasta presupune analiza distanțelor și a depărtării obiectelor spațiale, punerea în evidență a legăturilor care au loc între diferite locuri, gradul de dezvoltare a acestor legături, ușurința cu care se poate ajunge la un loc plecând de la un altul, intensitatea schimburilor care au loc între diferitele locuri etc. Multitudinea de legături funcționale între locuri formează una sau mai multe *rețele*.

În accepțiunea generală, o rețea este un ansamblu de linii, căi de comunicații, conductori electrici, canalizări etc. care deservesc un anumit teritoriu. În geografie, rețelele reprezintă un ansamblu de linii care realizează legătura între diferite locuri.

Rețelele par să se fi inserat în toate aspectele vieții – rețele de transport, de alimentare cu apă, rețele de telecomunicații sau rețele bancare. Statele, spre exemplu, se ocupă de rețelele de infrastructură sau de rețelele de servicii. Toate acestea desemnează rețeaua ca mod de relaționare, de punere în legătură, dar și un mod de a depăși obstacolele impuse de distanță sau de depărtarea dintre obiectele geografice. Acestea permit modelarea continuă a teritoriului, cu impact deosebit asupra vieții oamenilor. Spre exemplu, rețelele hidrografice au influențat întotdeauna organizarea teritoriului, întrucât văile modelate de ape au oferit o mai mare ușurință de deplasare a oamenilor și au permis instalarea celor mai importante așezări, aici intrând în calcul și problema alimentării cu apă a comunității, amenajarea cursului râurilor pentru irigarea culturilor agricole etc. Rețelele tehnice sunt cele mai cunoscute, la acestea termenul de rețea făcând referire cel mai des. Infrastructurile acestora sunt materiale, ușor de localizat. Cel mai adesea, prin rețele se înțelege un ansamblu de linii (cum ar fi drumuri,

linii ferate, cabluri, conducte, etc.), iar o altă componentă la fel de importantă a acestora sunt nodurile (gări, stații, puncte de acces, relee etc.)

Însă geografia nu se rezumă la studierea rețelelor ca obiecte sau amenajări statice, ci și la acele tranzacții (numite și *fluxuri*) care se produc între anumite puncte din rețea. Asemenea fluxuri au loc în cadrul rețelei urbane, spre exemplu, unde orașele reprezintă „nodurile”, iar relațiile între orașe corespund ansamblului de schimburi care au loc între acestea.

Scopul constituirii rețelelor este acela de a depăși obstacolele impuse de distanțe care uneori îl înstrăinează pe om de spațiul geografic. Astfel, locurile devin mai ușor de atins, mai „accesibile”, iar omul își „teritorializează”, își aproprie spațiul cu mai multă ușurință. Aceste rețele pot fi materiale sau imateriale și permit realizarea acelor schimburi determinate de nevoile de „tranzacție” între indivizi.

Rețelele apar datorită existenței locurilor care joacă rolul unor adevărate noduri și modelează în permanență teritoriul. Studierea acestora este deosebit de complexă, iar unele aspecte cum ar fi forma, arhitectura, densitatea, dimensiunile unei rețele pot indica eficacitatea, performanța acestora, dar și schimbările potențiale pe care le pot genera.

Pentru realizarea deplasărilor turistice între localitatea de origine și destinațiile turistice, un rol deosebit de important la nivelul spațiului geografic îl joacă *rețelele de transport*. Acestea reprezintă „ansamblul de tehnici, mijloace și procese care permit deplasarea persoanelor și a mărfurilor dintr-un loc în altul în cadrul spațiului geografic” (Bavoux et al., 2005).

Rețelele de transport vin să acopere anumite nevoi de transport. Locurile geografice pe care acestea le leagă nu sunt doar pure abstracții pe o hartă, ci au „o însemnătate socială, geografică, un produs al societății, expresia ego-ului individual sau colectiv” (Dupuy, 1994), ceea ce face ca spațiul să fie unul eterogen. Voința indivizilor de a relaționa cu alte locuri sau alți indivizi a fost numită de Dupuy G. (1994) *dreptproiect tranzacțional*. Gradul de adecvare între *rețelele de transport* și *proiectele tranzacționale* reprezintă unul din principalele obiecte de studiu ale geografilor sau amenajiștilor.

Există două mari componente ale rețelelor de transport:

- suportul (infrastructură, mijloace de transport);
- organizarea (fluxuri, servicii comerciale).

Acest tip de rețea se materializează la nivel spațial mai ales prin *infrastructuri*, adică suportul (*infra* = *sub*) fizic al tranzacțiilor pe care le permite o rețea. Infrastructurile pot fi de tip punctual (aeroporturi, gări, porturi) sau liniar (căi ferate, autostrăzi, șosele etc.). Acestea asigură materializarea rețelelor în spațiu și oferă posibilitatea de a se crea legături între locuri. Existența lor este legată de nevoia de mobilitate a persoanelor, de comunicare, de schimb, de transport a mărfurilor. Pentru satisfacerea acestor nevoi, este necesar ca locurile să fie conectate și să existe servicii specifice.

Anumite modele de analiză, cum ar fi *teoria grafului*, pot pune în evidență forma unei rețele. Acest model presupune o simplificare a realității teritoriale a unei rețele, în două componente – linii (segmente, muchii) și puncte (noduri), cărora li se pot atribui valori. Cele mai utilizate calcule pun în evidență câteva proprietăți de bază ale rețelelor. Dimensiunea unei rețele (suma numărului de segmente și noduri) arată complexitatea unei rețele ca și densitatea care este calculată prin raportarea numărului de segmente sau lungimea acestora la suprafața teritoriului.

Conexitatea reprezintă capacitatea unei rețele de a pune în legătură și de a deservi eficient toate nodurile dintr-o rețea. Punerea în legătură a locurilor însă are loc de multe ori pe mai multe căi posibile. Cu cât aceste căi sunt mai numeroase, ele permit o mai bună deservire a nodurilor dintr-o rețea. Multitudinea de legături între locuri, existența unor căi alternative care întăresc posibilitățile de interconectare a rețelei se numește *conectivitate* (Pumain & Saint-Julien, 2004).

Rețelele de transport sunt distribuite inegal la nivelul spațiului geografic, iar caracteristicile lor diferite constituie un interes deosebit pentru geografie. Există o serie de elemente prin care se poate calcula nivelul la care o rețea reușește să satisfacă nevoile indivizilor sau societăților legate de mobilitate, și anume: poziția în rețea (localizarea), timpul de acces necesar de a ajunge la alte locuri din rețea, posibilitatea pecuniară de a ajunge în alte locuri, posibilitatea de a avea mai multe legături pentru a ajunge în alte locuri (conectivitate) sau mai multe opțiuni de transport (mijloace) conectate sau nu între ele (intermodalitate) etc. Aceste caracteristici infrastructurale și funcționale sunt utilizate în studiile de dezvoltare a sistemelor de transport și exprimă anumite condiții de *accesibilitate*. Acest concept este unul central pentru lucrarea de față, drept pentru care este necesară o privire mai atentă asupra acestuia.

I.4.2. Conceptul de accesibilitate

Deși revendicat mai ales de Geografie sau de Economie, acest termen este utilizat în mai toate disciplinele care se interesează de rețele. Rețelele sunt expresia schimburilor care au loc între locuri, în lipsa acestora locurile ar fi izolate și s-ar vorbi despre o imposibilitate de a ajunge, de a *accede* la un anumit loc, acesta fiind *inaccesibil*. Eterogenitatea, caracteristicile (morfologie, structură, capacități) rețelelor de transport – creație a societăților, izvorâte din nevoia de a satisface *proiecte tranzacționale* sau de a cuceri spațiul – determină gradul de ușurință cu care locurile pot fi accesate, numit *accesibilitate*.

Originea acestui concept stă în însăși tendința naturală a oamenilor de a depune un efort minim sau de a alege drumul cel mai scurt, cu rezistența și obstacolele cele mai mici pentru a realiza diverse lucruri sau pentru a domina spațiul geografic. Această tendință poartă numele de *principiul (legea) minimului efort* și a fost enunțat pentru prima dată de către George Kingsley Zipf

în lucrarea sa *Human Behaviour and the Principle of Least Effort: An Introduction to Human Ecology* (1949).

J.M. Huriot și J. Perreu, definesc accesibilitatea în *Encyclopédie d'économie spatiale* ca fiind gradul de ușurință sau dificultate cu care un loc poate fi atins plecând de la un sub-ansamblu de locuri. Exprimată astfel, accesibilitatea a fost împărțită în două categorii (Decoupigny, F., 2000):

- accesibilitatea simplă – ne indică gradul de ușurință cu care un loc poate fi atins, plecând de la un alt loc. Aceasta este o funcție a distanței, unde $A_{ij} = f(d_{(ij)})$;

- accesibilitatea globală sau generalizată – indică accesibilitatea unui punct i din spațiu față de un ansamblu de puncte j . Cel mai simplu mod de calculare a acesteia se face prin însumarea tuturor accesibilităților simple de la toate punctele către toate punctele, unde accesibilitatea $A_i = \sum_j d_{ij} / \sum_j d_{ij}$. Astfel, accesibilitatea generalizată a unui loc arată la nivel cantitativ poziția sa mai mult sau mai puțin centrală în spațiu. Cu cât A_i este mai mică, cu atât locul este mai izolat, cu cât valoarea acesteia este mai mare, cu atât locul deține o poziție centrală. Putem vorbi astfel și despre o mai bună „deservire” a punctului i .

Locurile geografice sunt diferite, ceea ce implică existența unor inegalități care se răsfrâng și asupra accesibilității. Noțiunea de accesibilitate se sprijină pe două concepte-cheie (Rodrigue et al., 2006):

- *localizarea* – unde relativitatea locurilor este estimată în funcție de infrastructurile de transport, întrucât acestea oferă suportul tuturor mișcărilor;
- *distanța* – exprimată de obicei în kilometri, dar aceasta se poate exprima și în termeni de *cost*, în sensul de efort (timp, cheltuieli sau energie depusă). În acest caz, termenii de *ecart* sau *depărtare* pot da o semnificație mai largă noțiunii de *distanță*.

Accesibilitatea este în același timp o expresie directă a *mobilității* oamenilor, mărfurilor sau a informației. Sistemele de transport bine dezvoltate și eficiente oferă un nivel ridicat de accesibilitate, în timp ce cele mai slab dezvoltate oferă un nivel redus, lucru care implică o serie de consecințe la nivelul șanselor pe care le are un teritoriu – la nivel economic sau social.

La nivel informal, termenul de accesibilitate este mai puțin întâlnit (exceptând adjectivul „accesibil”, care traduce de multe ori posibilitatea pecuniară de a accede la bunuri materiale). Discursul științific, însă, abundă în utilizarea lui, ca și retorica internațională, fără a-l sprijini întotdeauna cu argumente științifice solide, el fiind doar un clișeu dorit și așteptat, având un destin similar conceptelor de potențial, durabil, integrat etc.

Accesibilitatea se definește în termeni de posibilități, de *potențial* (gradul de ușurință cu care se pot accesa anumite „oportunități” – locuri, obiecte, amenajări, infrastructuri, activități, servicii) – și nu implică simpla posibilitate de

a atinge sau nu un loc anumit. Capacitatea absolută, reală de a ajunge la acele bunuri dorite se numește în schimb *acces*. Spre exemplu, într-o rețea de transport toate punctele aflate pe acea rețea au „acces” la rețea, calitatea de a avea acces, de a fi racordate la rețea fiind uniformă. Pe de altă parte, aceste puncte nu au aceeași accesibilitate, localizarea acestora în rețea fiind deosebit de importantă, unele dintre ele fiind mai ușor de atins decât altele.

O asemenea distincție *acces versus accesibilitate* echivalentă cu *absolut versus relativ* își are originea în însăși relativizarea distanței. Progresele în transporturi au făcut ca distanțele (deși constante) să se „comprime”, întrucât acestea erau parcurse într-un timp din ce în ce mai mic. În același timp, distanțele fizice au început să fie bine cunoscute și înrădăcinate, pe când timpul de deplasare este în continuă schimbare. Timpul a devenit treptat o unitate de măsură esențială a individului pentru (noile) activități sau pentru spațiu. Cu alte cuvinte distanța este un atribut absolut în Geografie, în timp ce timpul este relativ, acesta din urmă devenind esențial pentru societăți. În această optică, timpul (sau durata) deplasării este un element constitutiv definitoriu al accesibilității.

Mai multe discipline studiază accesibilitatea, fiecare dintr-o perspectivă proprie:

- Transporturile și logistica se concentrează pe mobilitate, mai ales pe traficul vehiculelor. În acest caz, accesibilitatea se referă mai mult la accesul fizic al persoanelor la bunuri, servicii sau destinații. Inginerii de la Drumuri și Poduri utilizează sintagma „căi de acces”, adică acele drumuri de legătură la proprietățile adiacente. Accesul în intersecții al vehiculelor este normat și controlat de polițiștii de la circulație.
- Urbaniștii sunt interesați de accesibilitatea geografică (distanța dintre locuri) în sensul de „grad de ușurință” cu care se poate ajunge la un anumit loc sau la o arie mai largă. Specialiștii în funcționalitate și estetica urbană stabilesc rampele de acces al persoanelor cu dizabilități la trecerile pietonale cu diferență de nivel.
- Experții în telecomunicații sunt interesați de accesul utilizatorilor la rețelele omonime, adică de posibilitatea utilizatorilor de a fi legați la acestea.
- Sociologii observă posibilitatea accesului unor grupuri sociale la anumite servicii specifice sau la diverse „oportunități” (accesul persoanelor cu dizabilități la serviciile medicale, prezența unui spațiu de joacă într-un cartier social etc.)

Uneori atributele locurilor (bunuri, servicii, funcții etc.) sunt mai importante decât locurile în sine (Beguín & Thisse, 1979). Aceste atribute se exprimă ca un factor pulsator, de *atractivitate*, în relațiile dintre locuri. Huriot și Perreux vorbesc despre două mari tipuri de accesibilitate:

- *accesibilitatea unui loc;*

- *accesibilitatea unei funcții*, în sensul de „funcție economică atractivă”.

În primul caz, doar distanțele (și derivatele acesteia – timp, cost, efort etc.) sunt luate în considerare. Acestea indică performanța relațiilor pe care sistemele de transport permit să se realizeze între anumite locuri.

În cel de-al doilea se adaugă repartitia în spațiu a funcției respective. Astfel în calculele de accesibilitate a unor atribute (funcții) ale locurilor, repartitia spațială a *funcției atractive* este deosebit de importantă. Se vorbește adesea în ultimul timp despre accesibilitatea la locurile de muncă existente, accesibilitatea la servicii, la populație, la bogății, la servicii comerciale etc. Accesibilitatea unei funcții față de un loc dat este cu atât mai mare cu cât oportunitățile care determină deplasările vor fi numeroase și apropiate, acest lucru referindu-se la gradul de *atractivitate* l locului respectiv (Bavoux, et al., 2005).

Rodrigue și colab. propun denumiri diferite. Accesibilitatea unui loc ar fi *accesibilitate geografică*, dată de distanțele (*ecarturile*) care separă acel loc de celelalte. Accesibilitatea unei funcții este denumită *accesibilitate potențială*; în acest caz, accesibilitatea unui punct *i* față de un punct *j* este dată, la fel, de distanța care le separă dar și de atributele (masă, atractivitate, funcție, ierarhie etc.) punctului *j*.

Rămâne însă de luat în considerare un alt aspect. Nu toate locurile au aceeași capacitate de a emite fluxuri de bunuri sau persoane către funcția atractivă. După definiția lui Bavoux et al., această caracteristică nu este luată în considerare, accesibilitatea privind mai ales problema localizării relative a locurilor față de o funcție atractivă decât problema intensității fluxurilor între locuri (*interacțiune spațială*). Accesibilitatea pune în evidență posibilități pe care le au utilizatorii la îndemână atunci când utilizează rețelele (de transport în cazul de față) pentru a-și satisface anumite nevoi. Indicatorii care o descriu reflectă și *performanța* sistemului de transport. În schimb, transporturile nu prezintă interes decât prin prisma faptului că răspund la anumite nevoi de deplasare. Astfel, scopul transporturilor (ca suport al activităților umane) este să satisfacă cât mai bine cererea în raporturile acesteia inerente cu oferta (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005). Expresia *cererii* o constituie suma consumatorilor existenți sau potențiali și produsele/serviciile („oportunități”) pe care aceștia sunt pregătiți să le consume (sau le consumă efectiv), pe când *oferta* reprezintă întreaga paletă a „oportunităților” posibil de accesat de către consumatori. Atât cererea, cât și oferta sunt localizabile precis la nivel spațial și reprezintă atribute clare ale locurilor. Dimensiunea și importanța acestora pot influența semnificativ gradul de apropiere între locuri. Lucrarea de față va încerca să puncteze diferențele dintre *accesibilitate* și *potențialul de interacțiune*, la nivelul analizei teritoriale concrete.

Funcția atractivă care creează „oportunitatea” în cazul de față este *funcția turistică* a teritoriului. În contextul actual al creșterii nevoii de petrecere a timpului liber în moduri din cele mai diverse și locuri diferite de cel obișnuit, turismul se iterează din ce în ce mai mult ca unul din cei mai importanți factori de *atractivitate* a unor teritorii și implicit de mobilitate a persoanelor în spațiu.

1.4.3. Turismul și factorii accesibilității turistice

1.4.3.1. Turismul

Turismul este un concept ambiguu, înglobând multiple simboluri, legături, dar și materializări spațiale. Nicio definiție de până acum nu a reușit să redea întreaga panoplie semantică a acestui termen. La cealaltă extremă, utilizările informale din ultima perioadă ale termenului *turism* au dus la lărgirea nejustificată a ariei semantice și chiar la o ambiguitate a acestuia. Lucrarea de față va pleda pentru o încadrare riguroasă a conceptului pentru a putea fi instrumentalizat în analiza ulterioară.

Turismul a evoluat foarte mult în ultimele două secole, de la stadiul de „privilegiu” la cel de „drept”. Dacă la începuturi acest mod recreativ-cultural era un lux pe care doar boierimea sau burghezia și-l puteau permite – acela de a face turul Europei, astăzi turismul este un drept al maselor largi, în nevoie crescândă de libertate, mișcare și de cunoaștere. Bineînțeles, există încă numeroase limitări sociale, fizice, pecuniare care fac din acesta un „drept” doar al unei părți a populației, dar pe care societățile încearcă să le depășească.

După Douglas Pearce, turismul se referă în principal la populații și locuri (Pearce, 1993). Acestea din urmă pot fi locurile de unde pleacă persoanele, locurile pe care le traversează, dar mai ales locurile pe care le vizitează. În plan tehnic, adaugă acesta, turismul se definește ca fiind ansamblul de relații și fenomene care rezultă din călătoria și șederea temporară a persoanelor care se deplasează mai ales în scopuri de destindere și agrement.

Organizația Mondială a Turismului (OMT) insistă pe ideea transpunerii persoanelor într-un alt spațiu, diferit de cel de zi cu zi, subliniind că turismul se referă la „acele activități desfășurate de persoane în cursul călătoriei și șederii acestora în locurile situate în afara mediului obișnuit în scopul de agrement, afaceri și alte motive”. O altă definiție a turismului impune limitări temporale ale șederii, ilustrându-l ca fiind „deplasarea temporară, pe termen scurt (minim 24 de ore, maxim 1 an) a persoanelor în afara locului de reședință sau lucru, cât și ansamblul activităților acestora în timpul sejurului la locul de destinație” (Pearce, 1993). Alți autori impun însă criterii de distanță minimă a deplasărilor, mai ales în America de Nord, fiind vorba mai ales de criterii statistice.

Observăm perspective ușor diferite în sensul că fiecare definiție pune în prim plan fie activitățile turistice propriu-zise, fie deplasările în scop turistic către diverse destinații. Putem afirma astfel că turismul este o practică spațială

liniară (călătoria de la origine la destinație), dar și punctuală (activitățile efectuate în cadrul destinației). Aceste practici presupun existența unui suport (*infra-*) care să permită realizarea acestora: infrastructuri de transport în cazul practicilor liniare și infrastructuri specific turistice la nivelul practicilor punctuale. Astfel, turismul este un concept dual – atât activitate umană, cât și infrastructuri puse la dispoziția acestora (Muntele & Iașu, 2006)

1.4.3.2. Turism vs. Recreere

Turismul reprezintă un fenomen deosebit de complex sub aspect economic, geografic sau social. Din păcate, în general în România se observă tendința de a-l considera fie „o altă ramură a economiei”, fie „o listă de bunuri patrimoniale”, fie „simple modalități de petrecere a timpului liber”, adesea fiind confundat cu „recreerea”. În fapt, turismul cumulează:

- totalitatea *deplasărilor* persoanelor pe o perioadă de minim 24 de ore în afara localității de reședință;
- suma *activităților* (voluntare, nelucrative) realizate de aceștia pe durata sejurului;
- *infrastructurile* fizice, materiale care sprijină în mod direct aceste activități;
- *suma resurselor* naturale sau antropice;
- *produsele* (tangibile sau intangibile) și *serviciile* comercializate (activitățile economice) care gravitează în jurul activităților și deplasărilor turistice;
- totalitatea *legăturilor* și *practicilor spațiale* generate de aceste deplasări și activități specifice.

Literatura actuală utilizează termenii de *turism* și *recreere* într-un mod destul de ambiguu, ceea ce obligă aici la o încadrare riguroasă a ariei lor semantice. Ambele activități provin, la origine, dintr-o formă de opoziție față de muncă sau activitățile remunerate, impuse de nevoia de supraviețuire sau de consolidare a capitalului existent. Perioada de timp în care un individ își exersează dreptul de a alege de a practica diverse activități, într-un mod liber, voluntar, a fost denumită *loisir* (*loazir*). Loisir-ul marchează totalitatea activităților care se opun ideii de muncă, de remunerare sau de obligație față de terți. Scăderea timpului acordat muncii în era postbelică a determinat creșterea timpului pentru loisir, între cele două existând un relație invers proporțională. Activitățile recreative și turistice sunt subordonate loisir-ului (Hall & Page, 2004).

Stebbins (citată de Hall & Page, 2004) afirma că loisir-ul în societatea post-industrială nu mai este doar o contrapondere pasivă la lucru, ci un mod de a atinge satisfacția personală (în plan fizic sau spiritual), de a-și întări identitatea sau capacitățile de comunicare, socializare. Observăm deci că acest concept este unul structurant pentru ideea de împlinire personală prin acțiune voluntară. Toate aceste practici au o materializare spațială care intră în aria de studiu a geografiei, sub denumirile de *turism* și *recreere*. Diferențele, greu de tranșat, sunt

reprezentate în pagina următoare. Liniile discontinue între ariile de acoperire a conceptelor indică separarea dificilă dintre acestea.

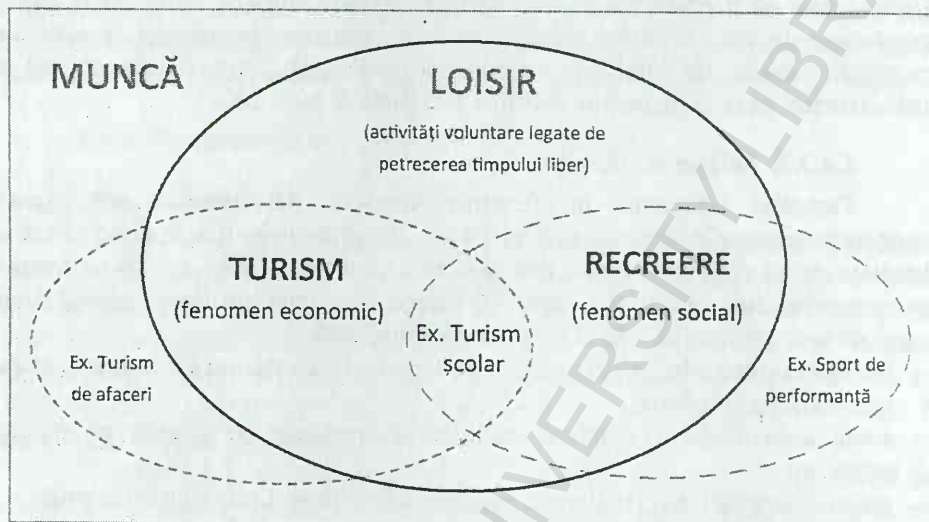


Figura 2. Relația între Turism și Recreere (adaptare după Hall & Page, 2004)

Această schemă exprimă necesitatea delimitării între *turism* și *recreere* (în ciuda unor dispute mai ample pe acest subiect), ambele fiind generate la origine de opoziția față de muncă, față de activitățile impuse de anumite condiții sociale, însă prezentând caracteristici deosebite. Deși unii autori consideră că distincția este irelevantă, există o serie de elemente care fac necesară separarea între turism și recreere. Diferențele se materializează la nivel de:

- *mobilitate și impact spațial*; pentru realizarea activităților specific turistice, realizate în afara locului de origine, este necesară deplasarea pe distanțe importante și o utilizare intensă a infrastructurilor de transport;
- *durata activităților*; turismul presupune necesitatea înnoptării în afara spațiului obișnuit, deci se întind pe durata a minim o zi;
- *tipologia actorilor implicați*; în societățile capitaliste mai ales, turismul ca și ansamblu de activități a avut în mare parte ca suport sectorul privat (agenții de voiaj, structuri de primire etc.), iar, în contrast, activitățile de recreere s-au suprapus mai ales pe domeniul public (parcuri, locuri de joacă, ștranduri, piscine, mobilier urban, diverse infrastructuri urbane etc.);
- *resurse financiare mobilizate*; pentru a realiza activități turistice, indivizii au nevoie de resurse financiare mult mai importante decât pentru activitățile recreative de proximitate. Intervin aici costurile de deplasare către destinații relativ îndepărtate, cât și

cheltuielile legate de cazare și restaurație care influențează esențial bugetul necesar activităților. În același timp, turismul presupune o „infuzie” de bani dinspre turist către economia regională, un aport deosebit la baza dezvoltării regionale (prin creșterea veniturilor, a oportunităților de muncă etc.). La polul opus, recreerea a fost întotdeauna o activitate ce presupune puține fonduri din partea indivizilor, iar de obicei actorii implicați (publici, locali) sunt interesați în propunerea unor servicii la prețuri cât mai mici (subvenționând sectorul recreativ), pentru câștigarea unui capital social și chiar electoral important;

- *aporturi/schimburi culturale*; turismul presupune abandonarea locului de reședință și contactul cu alte populații, cu alte teritorii, ceea ce determină cunoașterea unor noi locuri, diversitate, ambianțe cosmopolite, transfer, legături.

Tabelul antitetic următor propune sintetizarea diferențelor și este necesar pentru o mai bună înțelegerea fenomenului turistic:

Tabel 1. Tabel antitetic Turism *versus* Recreere

Domeniu	TURISM	RECREERE
Sector dominant	-privat	-public
Dezvoltare	-inițiative spontane	- programe instituționale
Infrastructuri specifice	- structuri de cazare, restaurante, baze de agrement, agenții de voiaj etc.	- parcuri, locuri de joacă, piscine, zone de agrement etc.
Utilizatorii infrastructurilor	-turisții (externi zonei)	-populația locală
Beneficii economice directe	-promotorii turistici	-instituțiile publice
Beneficiu de imagine/renume	-zona, localnicii, produsele locale	-promotorii publici
Comercializare	- “export” (banii externi intră în teritoriul local)	- „autoconsum” (banii locali sunt cheltuiți local)
Dimensiune temporală	-> 1 zi, înnoptări	- < 1 zi sau permanente
Practici spațiale	-complexe (tur, circuit, itinerar)	- simple (pendulări)
Aportul cultural personal	- cunoașterea unor culturi diferite	- aprofundarea mediului apropiat

Inventarierea diferențelor se dovedește necesară pentru a sublinia latura profund *economică* și *spațială* (*geografică*) a fenomenului turistic față de logica vădit *socială* a fenomenului recreativ. Această necesitate provine și din utilizarea necorespunzătoare a conceptului de turism în retorica publică din România.

Adesea, în planurile de amenajare județene sau locale, apare ideea greșită de a considera reabilitarea unei Grădini Publice sau a unei Zone Pietonale drept “plan strategic pentru creșterea atractivității turistice”. Acestea sunt proiecte de care va beneficia mai întâi populația locală și nu va aduce beneficii financiare deosebite colectivităților (județ, U.A.T.B., municipiu, cartier) decât dacă acestea ar fi corect integrate într-un angrenaj specific turismului.

1.4.3.3. Tipuri de turism

Așa cum am afirmat mai sus, termenul de *turism* s-a ambiguizat datorită unei suprautilizări sau datorită lipsei unei delimitări concrete între registrul formal, științific și utilizările informale, fiind adesea un înlocuitor nepotrivit pentru *patrimoniu* sau *petrecerea timpului liber* sau chiar *călătorie*. Nu de puține ori s-a vorbit în preajma alegerilor despre „turismul electoral”, adică acea deplasare a unor persoane cu drept de vot în mai multe secții de votare în mai multe localități sau județe, în cadrul unei unice zile, pentru a vota ilegal de mai multe ori. Numeroase pagini de internet de prezentare a unui oraș sau a unui județ din România, au o secțiune *Turism*, de cele mai multe ori doar decorativă, care, în majoritatea cazurilor nu prezintă decât o listă de bunuri patrimoniale. O asemenea abordare este cu totul nepotrivită și nu face decât să arunce acest sector fie într-un registru cultural-nostalgic, fie într-o continuă lipsă de înțelegere a mecanismelor geo-economice ale acestuia de către actorii publici și privați.

O problemă similară o constituie formele de turism, foarte numeroase și de o mare diversitate. De altfel încă se mai inventează forme de turism, o parte fiind inerente prin evoluția societății și diversificarea nevoilor acesteia (turism de aventură, turism extrem, turism științific, turism în spațiul cosmic), altele fiind legate doar de motivații noi în turism, adesea secundare, definind activități secunde în timpul sejurului turistic (*dark tourism*, turismul de *shopping*, turism de înfrumusețare etc.)

Tipurile sau formele de turism definesc anumite modalități specifice de deplasare și efectuare de activități. Fiecare dintre acestea are un impact diferit asupra locurilor turistice. Acestea stau la baza înțelegerii manifestărilor spațio-temporale a fenomenului turistic în general.

Se vorbește adesea eronat, în același context, despre *turismul de week-end* și *turismul cinegetic*, spre exemplu, ca și cum acestea ar face parte din aceeași categorie. Există o serie de criterii care delimitează utilizările contextuale ale formelor de turism (Muntele & Iașu, 2006):

- criteriul temporal;
- criteriul spațial (localizarea);
- criteriul motivației sau al activităților dominante;
- criteriul agregativ;
- criteriul climatic (geografic).

Tabel 2. Diferențieri între tipurile de turism, după criteriul temporal

▼ Factori / Tip ►	Tranzit/ Punctual	Week - end	Scurt- sejur	Sejur	Mini- vacanțe	Vacanțe
<i>Număr înnoptări</i>	1	2-3	3-5	6-7	8-14	>14
<i>Buget alocat</i>	- ←					→ +
<i>Frecvență</i>	+ ←					→ -
<i>Diversitatea activităților</i>	- ←					→ +
<i>Complexitatea practicilor spațiale</i>	- ←					→ +
<i>Sezonalitate</i>	- ←					→ +

a. *Criteriul temporal* se referă la perioada de timp alocată pentru întreaga călătorie (deplasări + sejur). Este importantă prin volumul de produse turistice consumate, buget alocat, impactul asupra mediului, al teritoriului, diversitatea activităților. Stresul urban, nevoia de mai mult timp liber a dus la creșterea deosebită a frecvenței călătoriilor însă pe perioade scurte, cele mai vizate fiind week-end-ul sau scurt-sejurul (rezultat adesea din prelungirea week-end-ului către interiorul săptămânii¹, datorită prezenței unei zile naționale, a unui eveniment public deosebit sau a posibilității fracționării concediului anual). Tabel 2 pleacă de la o serie de observații logice și propune o sinteză a unor tendințe generale legate de influența tipului temporal de turism asupra unor caracteristici geoeconomice.

O disponibilitate de a realiza o călătorie în scop de turism pe o durată de timp mai importantă se traduce pentru turist, în general, în costuri mai ridicate, cât și în tendința acestuia de a realiza o paletă mult mai diversificată de activități, cu practici spațiale din cele mai complexe (legate de formele și intensitatea consumului de spațiu). Pentru locul turistic, tendința vizitatorilor de a efectua șederi mai lungi sunt pozitive în ceea ce privește beneficiile economice directe, un impact ambiental destul de redus (o ședere mai lungă ancorează mult mai mult turistul în spațiul turistic), însă poate adânci sezonabilitatea datorită limitării sociale și lucrative ale vizitatorilor la a beneficia de disponibilitate de timp liber mai îndelungat doar pe anumite perioade precise ale anului. Acest lucru determină și o frecvență mai redusă a acestor forme de turism la nivel anual sau multianual.

La polul opus, călătoria scurtă cunoaște o explozie în ultimele decenii grație unor progrese în transporturi sau unei creșteri a nevoii de a realiza mai des activități voluntare în opoziție cu cele impuse de constrângerile sociale (munca,

¹ În Franța, spre exemplu, se vorbește despre „un pod” atunci când un eveniment apropiat temporal de week-end poate crea posibilitatea realizării unui scurt sejur (de pildă, o zi liberă la nivel național într-o joi poate crea un continuum de 4 zile propice desfășurării unor activități de tip turistic).

activitățile lucrative). Posibilitatea turiștilor de a fructifica sfârșitul de săptămână face ca acest mod să cunoască o frecvență mult mai ridicată, la costuri relativ reduse, în ciuda faptului că timpul redus nu permite o paletă prea mare de activități, iar practicile spațiale rămân destul de reduse (simple pendulări între origine și destinație). Afluxul ridicat de turiști, pe perioade scurte, în care aceștia nu au timp să se transpună în plan afectiv teritoriului consumat (de obicei un areal restrâns), poate duce la o amprentă puternică a acestora asupra mediului. Locul turistic poate însă beneficia de pe urma unei anumite ritmicități pe care o creează un astfel de tip de consum, mult mai etalat de-a lungul unui an.

După cum observăm, criteriul temporal condiționează diverse caracteristici geo-econometrice și poate constitui un instrument de măsură a dinamicii turismului într-o anumită zonă.

b. Criteriul spațial (al localizării)

După criteriul spațial, I. Muntele și C. Iașu (2006), rețin următoarele tipuri de turism: montan, litoral, urban, rural-etnografic, fluvial-lacustru, frontalier (Tabel 3). Diferențierile sunt greu de conturat, mai ales că acestea se pot suprapune destul de ușor (în sensul că turismul rural se poate suprapune peste cel montan sau cel urban peste cel frontalier etc.)

Acest criteriu regroupează tendințe eterogene, însă are rolul de a contura tipuri de spații receptoare, în funcție de natura fizico-geografică a acestora (primele trei) sau de gradul de antropizare (ultimele trei) al spațiului. În general, turismul urban și cel litoral determină presiune importantă asupra spațiilor, datorită unei intensități mari a fluxurilor, concentrate pe areale mici, pe când turismul montan sau rural (adesea suprapuse) se desfășoară pe areale întinse, cu un impact mult mai redus asupra spațiului.

Tabel 3. Diferențieri generale între tipurile de turism după criteriul spațial

▼ Factori / Tip ►	Montan	Litoral	Fluvial-lacustru	Urban	Rural-etnografic	Frontalier
<i>Sezonalitate</i>	-/+	+	-	-	-	-
<i>Complexitatea practicilor spațiale</i>	+	-	-	-/+	+	-
<i>Întinderea spațiului consumat</i>	+	-	+/-	-	+	-
<i>Diversitatea activităților</i>	+	-	-	+	-	-
<i>Presiunea antropică</i>	-	+	-	+	-	+

c. Criteriul motivației, al tematicii sau al activităților dominante reflectă mai ales tipul de activități dominante dintr-o anumită regiune sau modul de valorificare a unei resurse turistice emblematic: turismul cultural, turismul

religios, turismul de aventură, turismul eno-gastronomic, turismul piscicol, turismul cinegetic, turismul sexual, turismul de afaceri, turismul școlar etc.

Aceste tipuri de turism sunt legate mai ales de profilul socio-comportamental al turiștilor și mai puțin din limitările spațio-temporale.

Tot din rațiuni sociale sau economice, tipurile de turism pot fi grupate după *d. criteriul agregativ*, adică după modul în care turiștii se grupează pentru a călători (turism solitar, familial, de masă, expediționar, pelerinajul etc.)

Între criteriul motivației și cel al modului de grupare a turiștilor sau de organizare a acestora există o strânsă dependență. În general, turismul de agrement, de afaceri sau de sănătate rezultă mult mai mult dintr-o organizare temeinică, un consum important de resurse, tinzând să regrupeze foarte multe persoane în jurul unui singur nucleu.

La polul opus, formele social-cultural-educative de turism tind să se axeze mai mult pe experiența interioară a turistului care este mult mai independent, în căutare de nou și cu o deosebită grijă asupra mediului consumat.

Criteriul motivației principale (sau al activităților propriu- zise)		Agrement	Sănătate	Afaceri	Sportiv	Științific	Cultural	Social
				călătorie și muncă				
Turiști	Motivul general	Plăcerea.....▶.....Experiența						
	Experiența căutată	Familiară.....▶.....Noutatea						
	Interes în locurile vizitate	Scăzut.....▶.....Semnificativ						
	Nivelul de organizare al călătoriei	Organizat.....▶.....Independent						
	Durata specifică șederii	Mare▶.....Mică						
Destinație	Nivelul de dezvoltare economică	Comercializat.....▶.....Non-comercial						
	Impactul teritorial	Puternic.....▶.....Minim						
Tipuri de grup		Grup mare	Grup mic	varii tipologii		Explo- ratori	Aventurieri	
Criteriul agregativ		Organizat	Familial	mixt		Expedi- ționar	Solitar	

Figura 3. Tipologia turiștilor și a turismului, după criteriul motivației și cel agregativ – tendințe. Adaptare după Hall, Page (2004); Iașu, C. Muntele I (2006), (Williams, 2009)

Figura 1 se propune ca o sinteză a legăturilor strânse între tipurile de activități pe care le desfășoară turiștii și modurile în care aceștia se grupează pentru a realiza călătoriile. Un asemenea cadru este extrem de util pentru a înțelege corect caracterul pluridimensional al turismului (fenomen social, psihologic, economic și geografic).

e. *Criteriul geografic* ia în considerare particularitățile fizico-geografice ale diferitelor zone ale globului, având uneori rol determinant în amplitudinea fenomenului generat. În general, turismul din *zona temperată* rămâne cel mai propice realizării unei palete cât mai largi de activități, deși, în ultimele decenii se observă o intensificare a activităților cu caracter de agrement în mare parte, în zonele tropicale.

Toate aceste criterii arată diferite condiționări în morfostructura turismului, însă sunt legate exclusiv de una din componentele turismului și anume *activitățile turistice*. Pentru ca acestea să poată fi realizate, condiția de bază este *deplasarea* turiștilor din spațiul de reședință către cel de destinație. Deplasările sunt condiționate la rândul lor de *transporturi*, văzute fie ca o însumare de *rețele* (imobile), fie ca un *sistem*, care include și partea mobilă (persoanele, vehiculele, traficul, fluxurile etc.).

1.4.3.4. Turismul și Transporturile

Transporturile oferă în primul rând suportul pentru realizarea deplasărilor sau a călătoriilor, acestea nefiind posibile în lipsa infrastructurilor de transport.

Rețelele de transport trimit mai ales la dimensiunea infrastructurală. Atunci când acestea includ și o anumită dimensiune funcțională (servicii, vehicule, reguli, orare etc.) se face referire la un *sistem de transport*.

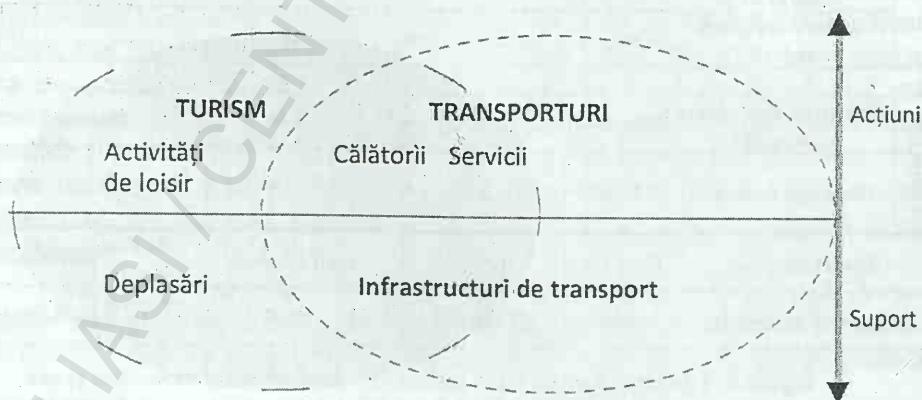


Figura 4. Legătura între turism și transporturi

Transporturile au un rol determinant în turism, mai ales în distanțele efectuate, timpul petrecut pentru deplasări sau activități (Page, Stephen, and Yue

Gurt Ge, 2009). Timpul petrecut pentru deplasările către destinație poate influența timpul petrecut pentru activități la destinație, mai ales în contextul unui buget de timp fix. În anumite cazuri, transportul reprezintă principala atracție a experienței turistice în sine (călătoria de loisir – croaziera, tramvaiul de epocă, autocarul turistic descoperit etc.) sau poate fi un mijloc pentru împlinirea unor satisfacții fizice sau spirituale (kayak, pelerinajul pedestru etc.)

Specialiștii în turism și transporturi sunt conștienți de rolul transporturilor ca instrument de legătură a locurilor cu funcții turistice, însă nu dedică spații ample acestei problematice. Page & Yue (2009) observă că cercetările existente asupra rolului transporturilor în turism au fost realizate doar din perspectiva unei singure discipline (economie, geografie, psihologie sau sociologie), fără o viziune multidisciplinară. Acestea se concentrează mai mult pe relația ofertă-cerere, pe servicii și pe turiști, protejare a unor arii, chiar și în amenajarea urbană unde ar fi de așteptat cu atât mai mult o integrare a problematicei transporturilor. La o privire atentă a literaturii de profil (turism și transporturi), aceasta are o tendință de a se concentra mai mult pe impactul economic, social și de mediu decât pe impactul și legăturile spațiale și fizice.

Turismul este un mare consumator de transporturi de care depinde mobilitatea și dezvoltarea sa în spațiu (Lozato-Giotart, 1993). De-altfel, expansiunea și masificarea turismului după cel de-al Doilea Război Mondial se datorează evoluției tehnicilor de transport, care au reușit să răspundă necesităților tehnice ale deplasărilor turistice către destinații (Lozato-Giotart, 1991):

- *mobilitate și accesibilitate* (capacitatea de a se deplasa peste tot în spațiu);
- *capacitate, volum* (pentru persoane și bunuri);
- *rapiditatea* deplasărilor – a permis intensificarea călătoriilor. Viteza nu este însă întotdeauna un factor esențial în deplasările turistice, ea intervine în funcție de localizarea destinațiilor alese sau de timpul alocat: avionul pentru destinații la distanțe mai mari de 300-400 kilometri sau pentru perioade scurte (*city-break* în Europa, turism de afaceri), trenul/automobilul pentru distanțe intermediare, vaporul mai ales din constrângeri geografice (pentru a ajunge pe o insulă spre ex.) sau când durata călătoriei este generoasă. Observăm că *distanța-timp (accesibilitatea)* devine modelatoare pentru tipologia deplasărilor turistice, întrucât tehnicile actuale de transport permit atingerea aproape a oricărui loc de pe Terra (*acces*).

Transporturile favorizează deplasarea turistică și intervin în alegerea destinațiilor în funcție de timpul și cheltuielile de deplasare. Acestea (mijloace și căi de comunicații) contribuie la succesul dezvoltării turismului, însă impactul geografic nu depinde direct de prezența sau intensitatea lor. În cazul Franței, într-adevăr, autostrada Paris – Lyon – Grenoble a dus la intensificarea fluxurilor

turistice către zona montană însă nu același lucru s-a întâmplat cu autostrăzile din vestul Franței, Scoția meridională sau Câmpia Padană. Locul de tranzit al fluxurilor turistice nu corespunde obligatoriu locurilor de frecventare sau sejur a turiștilor (Lozato-Giotart, 1991). În acest caz, o serie de alți factori, care rezultă din *potențialul turistic* al teritoriului, domină factorul transport.

1.4.3.5. Accesibilitatea turistică

Din analiza generală a tuturor modelelor turistice, rezultă o constantă comună, aceea că volumul traficului turistic scade pe măsură ce ne îndepărtăm de zona creatoare de fluxuri, bunuri, servicii etc. (Pearce, 1993) Acest lucru reiterează rolul (invers proporțional) al distanței (și derivatele acesteia – timp, cost, efort etc.) în ușurința de a accesa anumite *oportunități* spațiale. Să fie însă acest raport condiționat doar de depărtare? Adică accesibilitatea A a unui punct i față de un punct j este $A_{ij} = d_{ij}^{-1}$? Acest lucru nu este posibil decât într-un spațiu ideal, omogen, în care avem o ierarhie perfectă, ceea ce nu se întâmplă în realitate. Intervin și alți factori, cum ar fi capacitatea punctului i spre exemplu de a atrage punctul j (puterea acelor oportunități de a atrage) etc. Astfel se vorbește din ce în ce mai mult despre o *atractivitate a funcțiilor*. În contextul turismului ca funcție atractivă, pe lângă atractivitatea exercitată de oportunitățile la destinație se adaugă o serie de factori legați de propensiunea persoanelor de a călători (psihologici, sociali, comportamentali etc.). În plus, turismul presupune abandonarea spațiului, a mediului obișnuit, ceea ce ne indică faptul că activitățile realizate de locuitorii unei localități în interiorul sau imediata apropiere a acestuia, sunt de factură recreativă și nicidecum turistică.

Accesibilitatea turistică ar reprezenta acel grad de ușurință sau dificultate cu care turiștii (reali sau potențiali) „accesează” acele activități, echipamente, instalații, transporturi, facilități produse, informații care fac parte din destinațiile turistice sau care sunt integrate circuitului turistic (reunite adesea sub denumirea generică de „oferta turistică teritorială”). Acest concept nu trebuie sub nicio formă confundat cu oferta turistică în sensul de marketing al acestuia. În acest ultim caz, oferta este un ansamblu de produse concrete, cu o valoare de piață și care sunt puse la dispoziția unor consumatori.

Există o sumă de factori spațiali care influențează *accesibilitatea turistică*. O parte dintre aceștia vor fi luați în calcul în evaluarea pe care o va opera prezenta lucrare:

- *Densitatea (concentrarea) ofertei turistice teritoriale* – destinațiile turistice sunt mai atrăgătoare și implicit mai important de accesat dacă acestea concentrează o mulțime de „oportunități” turistice variate și complementare. Este necesar să cunoaștem forța de atracție a acestora (numită *atractivitate*) pentru a determina gradul de importanță a nivelului de acces. Spre exemplu, un sit turistic neatractiv nu pune mari probleme dacă se găsește izolat, slab accesibil.

- *Opțiunile de transport* disponibile – gradul de accesibilitate a unei zone turistice este direct afectat de cantitatea, dar și de calitatea opțiunilor de acces (infrastructuri sau servicii) către zona respectivă, de la mersul pe jos (trotuare, scurtături, pietonale, treceri la nivel pentru persoanele cu dizabilități etc.), mersul pe bicicletă (servicii de închiriere, piste dedicate etc.) la transportul personal (automobilul) sau în comun (rutier, feroviar, aerian) etc. Factorii calitativi se referă mai ales la disponibilitatea acestora, viteză, frecvență, costuri, confort, siguranță sau chiar prestigiu. Alegerea unui mijloc de transport de către o persoană pentru a realiza o deplasare depinde în general de (Merlin, 1992):
 - *Distanță*: deplasările pe distanțe mici sunt realizate de obicei pe jos. Sub 300 de kilometri, în general, automobilul concurează cu trenul și autocarul, iar în general avionul este utilizat peste deplasări de peste 300 kilometri;
 - *Venituri*: avionul va fi preferat în multe cazuri de către persoanele înstărite, iar automobilul de multe ori pentru deplasările unor mici grupuri de până la 5 persoane;
 - *Posibilitatea deținerii unui automobil*;
- *Gradul de integrare* a modurilor de transport. Acest lucru se referă la calitatea sistemului de transport în privința coeziunii diferitelor moduri de transport, ușurința cu care are loc transferul între moduri diferite (*intermodalitate*), localizarea și calitatea terminalelor de transport – gări, autogări, posibilitatea parcării automobilelor, bicicletelor etc.
- *Conectivitatea* rețelelor de transport. Morfologia rețelelor (ierarhice, rectangulare, radiale etc.) și gradul de conectivitate (existența câtor mai multe legături între locuri) a acestora sunt factori deosebit de importanți în accesibilitate.
- *Durata și cheltuielile* de deplasare și de utilizare a infrastructurii turistice (numite și *efort*, *cost* sau *penibilitate*). Turiștii tind să minimizeze timpul de deplasare către destinația turistică pentru a consuma cât mai mult la destinație, mai ales în cadrul călătoriilor scurte. Timpul devine o unitate de măsură esențială, iar costurile globale reflectă apropierea sau depărtarea unei destinații turistice față de potențialul turist și pot avantaja sau ignora anumite categorii sociale.

Sintetizând, factorii de accesibilitate turistică pot fi grupați pe două mari categorii:

1. Rețelele de transport

- a. Morfologia, densitatea rețelelor;
- b. Opțiunile de transport disponibile (moduri și mijloace de transport);
- c. Gradul de integrare a modurilor de transport;

- d. Conectivitatea rețelilor de transport;
 - e. Costul deplasării.
2. *Oferta turistică teritorială (funcția atractivă)*
- a. Localizarea potențialului turistic;
 - b. Gradul de atractivitate și de concentrare al ofertei;
 - c. Localizarea relativă față de cererea turistică potențială.

1.5. Metode și instrumente de analiză

Demersul metodologic își propune într-o primă fază stabilirea scării de analiză și a perioadei studiate. Urmează determinarea tipurilor de date și a variabilelor necesare în analiză, a originii datelor și a modului de colectare a acestora, a instrumentelor utilizate pentru prelucrarea datelor, a metodelor și a modelelor de analiză.

1.5.1. Delimitări ale studiului

Studierea rolului accesibilității asupra dinamicii funcției turistice nu poate rămâne la o abordare strict teoretică, fără o verificare în teritoriu. Subiectul de studiu ales – *regiunea istorică a Moldovei* – reprezintă un decupaj relativ unitar sub raport identitar, cultural, istoric sau turistic, un spațiu trăit și cunoscut îndeaproape. Acesta corespunde porțiunii vestice a arealului mai vast al statalității Moldovei din secolele XIV-XIX, denumită și „Moldova Apuseană”, însă îl transcende, într-o foarte mică măsură, întrucât din comoditatea delimitărilor administrativ-teritoriale studiul va face referire la Moldova celor 8 județe (cuprinzând și o mică porțiune la sud de râul Milcov). În ciuda asemănării cu denumirea statului vecin – Republica Moldova (aceasta iterându-se ca o sintagmă sudată de cele mai multe ori), lucrarea propune, pentru comoditate, utilizarea denumirii de „Moldova” pentru arealul de studiu.

Pentru a înțelege problematica complexă a rolului accesibilității în dinamica turistică din arealul de studiu este necesară articularea mai multor scări de analiză – localitatea turistică, zona turistică, județul. Acestea se vor raporta în mare parte la teritoriul național. Nu vor fi neglijate în această ecuație contextul european sau chiar internațional, însă într-o mai mică măsură.

În ceea ce privește unitatea de bază de studiu – localitatea, aceasta va fi adesea integrată Unității Administrativ-Teritoriale de Bază (comuna sau orașul), întrucât datele statistice cele mai frecvente sunt disponibile la acest nivel. Acest lucru prezintă vădite dezavantaje – imposibilitatea conturării unui *maillage*¹ teritorial cel mai fin cu putință, observarea unor fenomene de concentrare sau dispersie în jurul unor așezări urbane sau de-a lungul rețelilor de comunicații, identificarea unor particularități a dinamicii turistice a unor localități în cadrul

¹ „Țesut” sau decupaj.

teritoriului administrativ aferent, care ar necesita o privire mai atentă. În același timp gruparea într-o UATB prezintă avantajul sintetizării informației și posibilitatea articulării informației la un singur centru de decizie reprezentat de localitatea de reședință a UATB-ului (centrul comunal sau orășenesc).

Zona (sau regiunea) turistică reprezintă scara cea mai relevantă pentru studiul accesibilității turistice, pe două componente –accesul dinspre localitățile emițătoare către centrul colector de fluxuri (*hub*) și dispersia dinspre acesta din urmă către destinațiile turistice, pe modelul *hub and spoke*. Studiul de față va propune ca instrument de lucru o zonare turistică care va ține seama și de considerente fizice și uman-geografice, dar și de o evoluție recentă a fenomenului turistic. Zonarea se va sprijini atât pe cercetările mai vechi, cât și pe Planul de Amenajare a Teritoriului Național cap. VI – Zone cu Resurse Turistice (realizat de Institutul de Cercetare UrbanProiect București în colaborare cu INCDT, www.mdrap.ro). Județul (nivelul Eurostat NUTS3) reprezintă nivelul superior de analiză, însă nu i se va acorda o atenție sporită întrucât decupajul administrativ actual nu are o relevanță deosebită pentru turism.

Studiul are și o componentă diacronică pentru a putea identifica dinamica fenomenului turistic. Perioada tratată o reprezintă ultima decadă, 2000-2009. Această delimitare este relevantă prin faptul că perioada studiată se desprinde din tumultul social-politic ce a caracterizat anii de după căderea sistemului comunist și prezintă o perioadă de relansare a turismului la nivel național. În același timp, datele statistice în turism au mai multă relevanță și uniformitate după anul 2000.

I.5.2. Operaționalizarea conceptelor

O serie de date calitative și cantitative sunt necesare analizei. Cadrul operațional (Tabel 4) permite stabilirea priorităților în acțiunile ulterioare de colectare a datelor prin structurarea coerentă a indicatorilor necesari în analiză, pe două mari concepte centrale care se vor confrunta în lucrarea de față: accesibilitatea (pe dimensiunea topografică, demografică, financiară, infrastructurală sau informațională) și turismul (cerere-ofertă-tendențe-concurență teritorială).

Tabel 4. Cadrul operațional

Concepte	Dimensiune	Variabile	Indicatori de bază	SURSA DATE
Accesibilitatea	Fizică - Naturală	Cadru natural	- Relief, hidrografie, vegetație, faună, peisaj	- PATN
		Factori terapeutici	- Ape, lacuri, nămoluri, bioclimat	- PATN
		Arii protejate	- Rezervații, parcuri, monumente	- PATN
	Socială	Populația regiunii	- Număr locuitori	- INSSE
		Echipare edilitară	- Dotări edilitare diverse	- Studii anterioare
	Economică (financiară)	Populație cu surplus potențial de venituri	- Salariați - Pensionari	- INSSE
		Structuri turistice	- Venituri în turism - Număr salariați în turism	- INSSE
	Transporturile	Drumuri	- Morfologie rețea - Distanța între localități - Ierarhie - Ofertă de transport	- OPENSOURCE UNIBUC.RO, interogări GIS - DRDP Iași - CESTRIN Buc
		Căi ferate	- Morfologie rețea - Distanțe între noduri - Ofertă reală de transport (timp/cost)	- OPENSOURCE Infofer.ro
		Căi aeriene	- Localizare aeroporturi - Capacitate maximă - Număr zboruri - Ofertă reală (număr locuri/săptămână, trafic real)	- Aeroport.ro - Autoritatea Aeronautică
Turismul	Informațională	Instrumente	- Hărți, broșuri, Sit-uri web - Târguri, manifestări	- Motoare căutare, - Studii de teren
		Infrastructură info	- Nr. BIT/CIT	- TEREN
	Cererea turistică	Turiștii	- Număr de sosiri - Număr de înnopțări - Originea geografică - Venituri	- INSSE - Anchete de teren
	Oferta turistică teritorială	Infrastructura specific turistică	- Structuri de primire - Structuri de alimentație - Săli de conferințe - Instalații de tratament - Instalații de agrement	- INSSE - Teren - PATN - UrbanProiect București
		Patrimoniul cultural	- Monumente, muzee - Artă și tradiții - Evenimente	- PATN
		Populația locală	- Număr locuitori - Participare, acceptare, inovație - Structura populației	- INSSE - TEREN - Studii existente
	Concurența teritorială	Servicii, acces, imagine, brand		Internet
	Tendințe	Noi forme de turism		Internet

I.5.3. Modul de colectare și sursele datelor

Data fiind scara de studiu – regiunea Moldovei – majoritatea datelor sunt achiziționate prin intermediul bazei naționale de date statistice „Tempo” oferită de Institutul Național de Statistică a României, o sursă deosebit de utilă și complexă. Elaborarea unei baze de date coerente necesită însă un timp îndelungat prin diversele operațiuni necesare: normalizări, estimări pentru anumite date lipsă sau interpolări (*etapa de birou*). O serie de alte instituții de rang național au furnizat anumite date necesare, cum ar fi Institutul Național de Cercetare Dezvoltare în Turism (INCDT), Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit (APDRP), Asociația Națională de Turism Ecologic și Cultural (ANTREC), dar și organizații regionale: CEFIDEC Vatra Dornei sau Agenția de Dezvoltare Regională Nord Est, Direcția Regională Drumuri și Poduri Iași, CRPDRP 1 Nord-Est Iași. Datele privind indicatorii economici ai structurilor turistice sunt achiziționate de la Oficiul Național al Registrului Comerțului sau de la structurile județene (*etapa de documentare*).

Hărțile topografice 1:50.000 din dotarea Facultății de Geografie și Geologie au fost utilizate pentru trasarea (*vectorizarea*) rețelelor de transport și pentru realizarea Modelului Numeric al Terenului pentru zona de studiu, dar s-au preluat și unele date vectoriale deja existente în cadrul Departamentului de Geografie.

Internetul oferă vaste posibilități de strângere de date, mai ales în domeniul firmelor care au ca obiect de activitate turismul, dar și o sumă de statistici, fiind un mijloc de explorare a informației deosebit de util.

Interviul este adoptat ca metodă de lucru în cadrul întrevederilor cu actorii publici, ca instrument de evaluare calitativă a politicilor turistice la nivel național și regional.

În cadrul studiului de teren, chestionarul va fi cel mai des folosit în scopul strângerii de date calitative mai ales (dar și cantitative) referitoare la cererea turistică – durata deplasării de la origine la destinație, frecvență, motivații, buget etc.

I.5.4. Instrumente și metode de prelucrarea datelor

Baza de date principală a fost introdusă în repertorii Excel© care permit structurarea datelor de tip variabile și unitățile spațiale care corespund acestora, realizarea de calcule statistice cantitative, diferite corelații, prezentând o bună interoperabilitate.

Programul de Cartografie Statistică Philcarto© realizat de profesorul Philippe Waniez (Universitatea Bordeaux 2) a fost utilizat mai ales în ceea ce privește analiza variabilelor (atributelor) unităților administrativ-teritoriale, întrucât acesta permite joncțiunea datelor statistice în format Excel© cu fondul de hartă geocodat vectorizat în programul Adobe Illustrator©. Acesta din urmă

permite utilizarea ca instrument de Desen Asistat de Calculator pentru prelucrarea finală a hărților, figurilor și a imaginilor diverse.

Evaluarea accesibilității teritoriale s-a sprijinit pe programul ArcGis®, prin modulul *Network Analyst*. Două dintre cele mai utile funcții ale acestuia sunt *service area* și *OD Cost matrix*, care permit realizarea de calcule și reprezentări grafice în ceea ce privește calitatea și cantitatea legăturilor dintre locuri. O serie de alte extensii ale acestui program (*Analysis Tools* sau *Spatial Analyst*) vor fi deosebit de utile în corelarea spațială a diverselor straturi cartografice (raster sau vectoriale).

O serie de tipuri de analiză sunt preconizate a fi abordate în lucrare:

- Suprapunerea straturilor tematice (metoda cartografică);
- Corelația statistică între două sau mai multe variabile (regresia lineară, regresia multiplă etc.) – analiza multivariată, analiza factorială;
- Diverse criterii de discretizare și metode de clasificare a datelor, ierarhizarea;
- Analiza calitativă (metoda SWOT) pentru datele de ordin calitativ;
- Analiza diacronică, sincronică și prospectivă;
- Bonitarea – acordarea unui *scor*/punctaj unor caracteristici spațiale calitative și cantitative.

La baza demersului științific (analiza) stau modelele teoretice, prin legitățile pe care acestea le propun.

1.5.5. Modele ale organizării spațiului

După B. Walliser, *modelul* este o formă de reprezentare a unui sistem real, fie ea mentală sau fizică, exprimată sub formă verbală, grafică sau matematică. După același autor, modelele au rolul de a descrie și de a analiza sisteme mai mult sau mai puțin complexe, ce conțin elemente și subsisteme care se află în interacțiune pe mai multe nivele de organizare. Pentru a găsi modelul potrivit în cazul unui studiu complex, este necesară o metodologie, cu o serie de reguli, protocoale bine determinate, care să identifice elementele care se află în interacțiune, cât și relațiile dintre acestea.

În cercetarea geografică, cele mai frecvente modele utilizate în analiză sunt *modelele spațiale*, care integrează spațiul în procesul de simplificare a realității (Muntele, 2008).

Modelul rețelelor (teoria grafurilor) studiază proprietățile grafurilor. Un graf reprezintă o mulțime de obiecte (numite noduri) legate între ele printr-o mulțime de muchii (segmente) cărora le pot fi atribuite direcții (în acest caz, se spune că graful este *orientat*) sau valori (*graf valoric*). Vizual, un graf poate fi reprezentat ca o mulțime de puncte legate între ele prin linii. Acesta permite evaluarea accesibilității prin metoda matricelor, spre exemplu.

P. Juliao (2004) distinge trei faze în metodologia evaluării accesibilității:

- Colectarea și integrarea datelor;
- Realizarea Modelului Numeric al costului deplasării (distanță, timp, cheltuieli, alte eforturi etc.);
- Analiza accesibilității.

În cadrul evaluării accesibilității turistice, un alt model utilizat îndeosebi în studiul transporturilor (aeriane, de pildă) și implicit în studiul fenomenului turistic este modelul *Hub and spoke*. Acesta desemnează un anumit tip de rețele de transport caracterizat prin una sau mai multe locații centrale, fiecare conectată la anumite locații „secundare”. Numele derivă de la structura roții de bicicletă care constă într-un număr de spițe (*spokes*) dispuse radial în jurul butucului roții (*hub*). În sens abstract, locația centrală este asimilată butucului, iar legăturile cu destinația sunt considerate ca fiind spițele. Acesta a fost adoptat în mai multe industrii ca în transporturi (industria aviatică), poștă, și în ultimă instanță în rețele informatice. Modelul *hub and spoke* arată că în anumite situații, de la un punct de destinație la altul, singura cale ce poate fi urmată este printr-un punct de convergență (central)”. Acest model este adesea comparat cu opusul acestuia, modelul *point-to-point transit* care se referă la un sistem de transport în care un avion, autobuz sau un tren parcurg distanța către destinație direct și nu printr-un centru colector (hub). Ambele modele pot fi atribuite deplasărilor turistice și vor fi utilizate în analiză.

Modelul difuziunii spațiale privește totalitatea proceselor care influențează deplasarea sau migrarea în spațiul geografic și efectele pe care aceste deplasări le determină în acel spațiu. Difuziunea poate corespunde unui proces de migrare cu relocalizare sau unui proces de expansiune (Saint-Julien, 2010). Un demers nomotetic asupra difuziunii spațiale a fost realizat de T. Hägerstrand, care în urma unor studii de caz, pune în evidență existența unor reguli temporale și spațiale în procesul de *difuziune spațială a inovației*. (Hägerstrand, 1952) Enunțarea acestor reguli a deschis calea modelizării acestora și a relansat o anumită reflecție asupra rolului lor în dinamica spațiilor geografice. Astfel, Hägerstrand distingea dinamici de lungă durată în care *pattern*-urile (modele structurale) spațiale se schimbă considerabil în timp și dinamici de scurtă durată, în care interacțiunile spațiale generează un flux de informații care stabilește un *pattern* spațial pentru acel interval de timp.

Există câteva condiții necesare pentru ca a se produce difuziunea spațială a unei inovații (Saint-Julien, 2010):

- Apariția într-un loc a unei inovații care să se poată „deplasa” și care se poate impune prin forțe proprii;
- Capacitatea locului de apariție a inovației de a deveni focar emițător;
- Existența unui mijloc de primire care să favorizeze o propagare rapidă;
- Existența unei forțe de propagare suficient de mare și a unui timp de propagare suficient de lung pentru ca întreruperea procesului de difuziune să fie puțin probabilă.

Modelizarea dimensiunii spațiale a procesului de difuziune mobilizează principiile de bază utilizate și în modelele generale de *interacțiune spațială* (efectul de masă, al distanței, efectul de barieră etc.) cărora li se dă adesea forma unei funcții exponențiale negative a distanței. În cadrul acestora din urmă, regulile de interacțiune spațială permit definirea probabilităților de contact între emițător și receptor, reguli care se aplică cu succes și interacțiunilor posibile între localitățile emițătoare de potențiali turiști (de regulă orașele mari) și receptor (destinație), în funcție de capacitatea de atracție a acestuia din urmă (peisajul, mărcile turistice locale, activitatea, numărul de locuri de cazare etc.)

În primele metode de evaluare ale accesibilității, propuse în anii '50 transpar și anumite reprezentări care țin cont de proprietățile funcției atractive, dar și de propensiunea locurilor de a emite fluxuri. (Hansen, 1959) Astfel apar modele care pun în evidență relațiile de tip *gravitar* între locuri care pun în evidență mai ales *potențialul de interacțiune* dintre acestea. *Modelul gravitațional* postulează faptul că interacțiunea dintre două locuri „i” și „j” (după Gumuchian H., Marois, C., 2000, p. 46) este proporțională caracteristicilor acestor două locuri și invers proporțională distanței, unde distanța poate fi fizică, dar și *distanță-timp*, *distanță-cost*, *distanță percepută* etc. Modelul gravitațional (Wilson, 1970) a fost dezvoltat pentru a modeliza distribuția spațială potențială a deplasărilor între origine și destinații. Acesta presupune că spațiul în care au loc interacțiunile este compus din zone legate între ele printr-o rețea de transport. Performanța acesteia poate fi reprezentată, spre exemplu, de costul generalizat al deplasării.

1.5.6. Modele de calcul al accesibilității

Există două categorii spațiale care se pot aplica în calculul accesibilității și anume (Rodrigue J. et al 2006 p. 28):

- *accesibilitatea topologică* – măsurabilă doar în cadrul unei rețele compusă din segmente și noduri (rețeaua de transporturi, în cazul de față). În acest caz, accesibilitatea este un atribut al nodurilor sau terminalelor (aeroport, gară, stație metrou etc.);
- *accesibilitatea contiguă* – măsurabilă la nivelul unei suprafețe, fiind atribut al fiecărui punct sau locații de pe acea suprafață.

Prima abordare presupune utilizarea obiectelor *vectoriale* (simplificări matematice ale realității spațiale / obiecte discontinue), iar a doua presupune măsuri mai fine, prin tehnica *raster* (obiecte continue). Deși atractivă ca nivel de acoperire teritorială, tehnica *raster* este adaptabilă mai ales în studiul utilizării terenurilor, spre exemplu, în care analiza se aplică la un spațiu continuu. Turismul și transporturile au însă materializări spațiale discontinue, ele deserving doar obiectele spațiale care au acces la infrastructurile aferente. În acest caz,

tehnica *vectorilor* este mult mai reprezentativă, permițând și măsurători spațiale mai facile.

Am observat în acest capitol relațiile complexe pe care turismul le realizează cu spațiul și cu diferitele obiecte geografice pe care acesta din urmă le conține, cât și câteva metode preliminare prin care aceste dependențe pot fi analizate.

Capitolul următor propune parcurgerea unei etape esențiale și anume identificarea acelor obiecte geografice care joacă un rol pe scena turismului la nivelul regiunii de studiu, pentru a putea măsura ulterior gradul lor de accesibilitate.

The first question that arises in the mind of the reader is whether the author is aware of the fact that the concept of 'education' is not a simple one. It is a complex concept which has been defined in many different ways by many different people. The author, however, seems to be aware of this fact and to be attempting to provide a clear and concise definition of the term.

The author's definition of education is that it is the process of transmitting knowledge and skills from one generation to another. This definition is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual. This definition is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

The author's definition of education is based on the idea that education is a social activity which is carried out by a community of people. The author also states that education is a process which is aimed at the development of the individual.

II.

Atractivitatea turistică în Moldova

Așa cum am observat, turismul studiază totalitatea interacțiunilor între *turiști și locurile turistice*. Intensitatea acestor interacțiuni depinde în general de o sumă de factori legați fie de turist (motivație, buget, comportament, nevoi, cadru social etc.), fie de locul turistic (resurse turistice, infrastructuri turistice, activități disponibile, accesibilitate, imagine etc.). Factorii ce determină capacitatea turistului de a interacționa au mai degrabă un caracter psihosocial, greu de perceput și nu vor face obiectul de studiu al acestei lucrări. În schimb, factorii ce definesc locul turistic sunt în esență geo-economiști, manifestându-se la nivelul spațiului geografic cu o intensitate ce depinde de volum, capacitate, densitate, proximitate, întindere spațială etc. Aceste caracteristici econometrice, alături de alte trăsături calitative ale locurilor turistice definesc, în raporturile lor cu turiștii (potențiali sau efectivi), forța lor de atracție sau *atractivitatea*. Acest termen provine dintr-o analogie cu *Legea atracției universale*, care stipulează faptul că două corpuri se atrag cu o intensitate direct proporțională cu masele lor și invers proporțională cu pătratul distanței între centrele de greutate ale celor două corpuri. Masele corpurilor, traduse în contextul turismului, reprezintă atributele, caracteristicile geoeconomice ale obiectelor spațiale aflate în interacțiune.

Există o diferență esențială în analogia de mai sus: interacțiunea turist – loc turistic nu este una bipolară, simetrică, forța de atracție manifestându-se doar dinspre locul turistic spre turist. De aceea, modelele de tip gravitațional, utilizate în geografie, vor trebui adaptate în turism pentru a exprima caracterul unilateral al *atractivității turistice*.

Demersul analitic va urmări următoarele etape:

- evidențierea particularităților arealului de studiu în context național;
- analiza indicatorilor atractivității turistice și realizarea unui instrument de cuantificare a disparităților intraregionale.

II.1. Localizarea arealului de studiu și particularitățile acestuia

Moldova se află din punct de vedere geografic într-o poziție central-sud-estică la nivelul continentului european, iar dintr-o perspectivă politică, se află în estul Uniunii Europene. Moldova este un exponent veritabil al celui *l'entre-deux* (Von Hirschhausen, 2006) adică acel spațiu intermediar între Rusia și puterile occidentale. Nu se aseamănă prea mult nici cu vecinii de la est din fostul spațiu sovietic, dar nici cu *Mittleeuropa* (rezultat din fărâmițarea imperiului Austro-Ungar și a dominației germanice în general) din care regiunea vecină,

Transilvania, se revendică. Este prea la nord pentru a putea aparține deplin Balcanilor, iar regiunea istorică de odinioară a pierdut și teritoriile litorale la Marea Neagră.

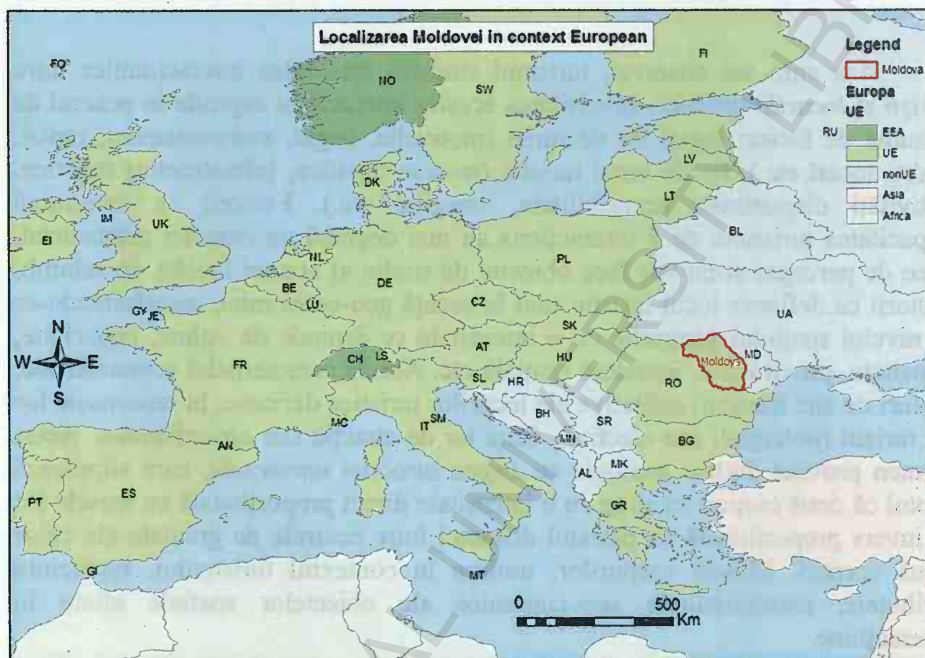


Figura 5. Localizarea regiunii de studiu la nivel european.

Sursa: Date vectoriale *opensource*

Altădată ținut al dacilor liberi, mai apoi spațiu intens tranzitat de fluxuri economice nord-sud (balto-pontice), astăzi regiunea se regăsește ca între niște clești, între noua frontieră de Est a Europei și o frontieră naturală – Carpații Orientali. Aceste frontiere îi limitează șansele de dezvoltare și o aruncă într-o poziție marginală, ex-centrată față de principalele fluxuri economice est-europene.

Separată și de Dobrogea prin fluviul Dunărea peste care nu prezintă nici un pod (Dunărea constituind în ultima perioadă mai mult un impediment decât o interfață), regiunea Moldovei „comunică” bine doar cu sudul țării (Muntenia), cu care se aseamănă ceva mai mult, deși nici între acestea legăturile de transport nu sunt numeroase.

Această non-apartenență și lipsă de legături multiple cu teritoriile vecine, frontiera cu Republica Moldova constituind un nou *zid geopolitic* al Europei (Bulai, 2009) îi restrâng posibilitățile de integrare în structuri teritoriale superioare și îi diminuează șansele de dezvoltare economică.



Figura 6. Localizarea Moldovei în Sud-Estul Europei

O.Groza (2003) surprinde, prin modelul de diferențiere spațială inter- și intra-națională propus pentru spațiul central-est-european, un anumit gradient vest-est de dezvoltare economică. Acesta arată poziția defavorizată a Moldovei, aflată în partea nord-estică a României, cât și logica dezvoltării și a investițiilor economice care se bazează pe avantaje *comparative* mai ales (singurele avantaje fiind costurile scăzute), față de regiunile din vestul României, unde avantajele sunt de ordin *competitiv* (accesibilitate, ofertă locală importantă). Vom analiza, în continuare, dacă aceste diferențe se aplică și în turism.

II.1.1. Moldova în context național

Prin ce se definește, mai exact, regiunea Moldovei? Din punct de vedere fizico-geografic, definitorii pentru aceasta sunt succesiunile de culmi subcarpatice și dealuri alungite pe direcția NV-SE datorită direcției de curgere a râurilor principale. Acestea sunt străjuite la V de versantul estic al Orientalilor, iar la SE acestea coboară până la contactul cu o mică porțiune a Câmpiei Române la nivelul „Dunării de Jos”. Direcția NV-SE a văilor principale a favorizat de-a lungul timpului o sumă de legături comerciale importante între porturile de la Marea Baltică, de-a lungul piemontului carpatic oriental, până la porturile dunărene Galați și Chilia sau Cetatea Albă, pe Nistru, relee ale comerțului maritim. Redecupările teritoriale și emergența unor noi ziduri geopolitice în

ultimele două secole i-au limitat mult posibilitățile de dezvoltare, noii vectori spațiali întâmpinând dificultăți legate de accesibilitate.

La nivel de percepție, aceasta se plasează într-o dimensiune ambivalentă: pe de o parte focar al literaturii românești, cu oameni ospitalieri, simpli, cu un spirit religios pronunțat, cu o gastronomie deosebită, însă pe de altă parte marcată de o profundă sărăcie comunitară, cu un grai dulce, dar perceput ca marcator al unui nivel economic scăzut. În general, la nivel social, despre Moldova există mai multe prejudecăți decât aprecieri.

Figura 7 pune în evidență atât rețeaua de orașe, cât și rețelele de transport naționale. Se observă faptul că legăturile Moldovei cu restul teritoriului sunt puține și condiționate de factorul fizico-geografic, fiind acaparate de o logică capitală-provincie, pe direcția nord-sud.

Doar două linii feroviare leagă Moldova de vestul țării, acestea legând mai degrabă noduri feroviare (Beclean, Ciceu, Adjud) decât mari centre urbane, logica lor fiind cea a minimului efort investițional și nu cea a maximizării performanței. De aici rezultă timpi deosebit de mari de conectare între orașe, și scăderea progresivă a interesului în utilizarea acestor rețele. Spre sud, cele două legături feroviare beneficiază de caracteristici topografice mai prielnice, însă Dunărea constituie un impediment major în conectarea Moldovei cu Dobrogea.

Rețeaua de drumuri de rang superior (E) este la fel de slab reprezentată la nivelul conexiunilor cu celelalte regiuni, mai ales la nivelul legăturilor cu sudul, aici existând un singur tronson rutier – E85. Vulnerabilitatea acestui tronson unic a fost pusă în evidență în anul 2004, când o viitură pe râul Buzău a rupt podul de la intrarea în municipiul Buzău, paralizând efectiv legăturile nord-sud. Lipsa unui pod peste Dunăre la nivelul orașelor Galați și Brăila îngreunează, cu atât mai mult, legăturile cu Dobrogea.

Trei aeroporturi regionale (Bacău, Iași, Suceava-Salcea) leagă Moldova de celelalte regiuni ale țării (București, Timișoara), dar și de alte destinații internaționale (Londra, Veneția, Milano și Roma de la Bacău, Viena de la Iași, Viena și Treviso de la Suceava). Capacitatea operațională redusă, posibilitatea primirii doar a unor aeronave de mică capacitate, costurile ridicate de operare fac ca posibilitățile acestora să rămână încă deosebit de limitate (cel puțin în comparație cu competitorii Cluj sau Timișoara).

Singurul port pe teritoriul Moldovei – Galați, a abandonat de circa 5 ani transportul naval de pasageri, schimburile de mărfuri fiind de asemenea limitate fie de costurile ridicate ale tranzitului prin Canalul Dunăre – Marea Neagră, fie de oferta redusă de servicii.

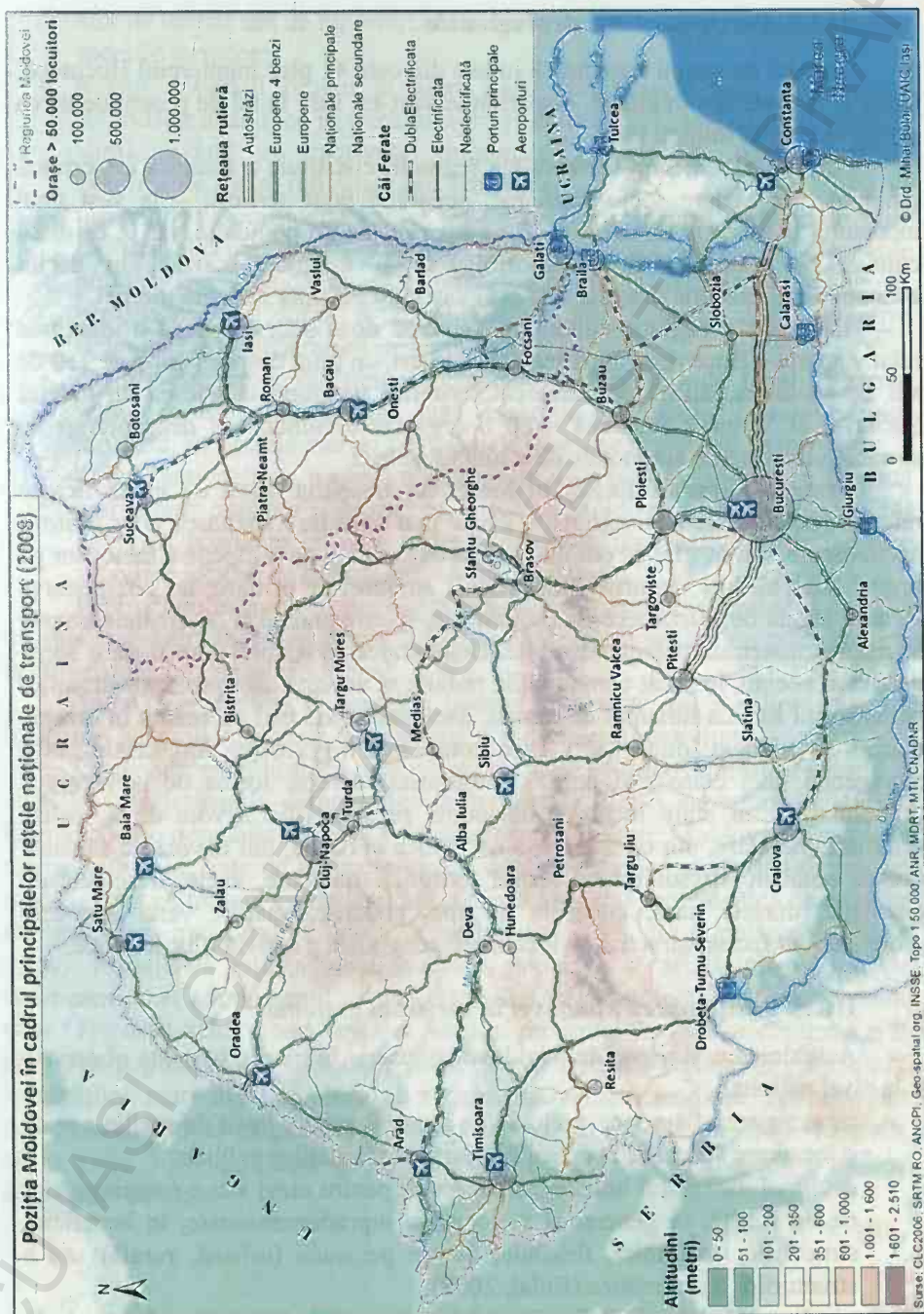


Figura 7. Poziția regiunii Moldova în contextul rețelilor naționale de transport

II.1.2. Particularități intraregionale

Arealul de studiu cuprinde 8 județe din cele 41 plus municipiul București. Chiar și la nivel intraregional, disparitățile vest-est sunt la fel de proeminente ca și cele la nivelul întregii țări.

Râul Siret, coloana vertebrală a regiunii, constituie o fractură importantă din punct de vedere socio-economic, separând două teritorii – la vest unul montan și piemontan atractiv, cu densități ridicate de populație, iar la est unul colinar, cu vulnerabilități geomorfologice și densități scăzute, în declin economic (cu excepția orașelor Iași și Galați care prezintă anumite inerții).

Deși este o regiune unitară, se remarcă două subregiuni cu o identitate relativ aparte – Bucovina, în partea de nord-vest, un ținut desprins timp de 150 de ani de Moldova, dificil de demarcat teritorial (confundată adesea cu județul Suceava) și Vrancea montană – cu o organizare comunitară deosebită și cu anumite elemente de autonomie de-a lungul istoriei.

Primele forme de turism în Moldova au apărut odată cu intensificarea relațiilor comerciale interregionale, legate mai mult de tranzitarea unor teritorii necunoscute, din nevoia de odihnă, de luarea mesei și de protecție a bunurilor pe timpul înnoptărilor. Hanurile sunt primele structuri de primire, iar poziționarea lor este legată de marile axe de comunicație interregionale și de arealele bogate în resurse materiale comercializabile. Dezvoltarea turismului ține și de o sumă de factori sociali, întrucât comunitățile trebuie să accepte ușor prezența străinilor pe teritoriul lor. La turismul de tranzit, localizat astăzi mai cu seamă în orașele mari, s-au adăugat (după 1850, ca o consecință a revoluției industriale sau a emergenței unei clase mai largi a burgheziei) diverse forme de petrecere a timpului liber în afara locurilor obișnuite, rezultate din nevoia de a realiza activități voluntare, din opoziția față de muncă și rutină, din nevoia de sănătate sau de combatere a stresului urban. Astfel teritoriile montane, axele principale de circulație, orașele mari, cursurile de apă, pădurile, spațiile verzi sau cele protejate sunt factori atractivi de localizare geografică a activităților turistice.

II.1.3. Poziționarea Moldovei în turismul național

Actualmente, turismul în Moldova se înscrie în marile tendințe observate și la nivel național:

- turism generat aproape exclusiv de sectorul privat, lipsit de sprijin sau de o încadrare strictă sau control din partea autorităților publice;
- declin al modelului hotelier, al taberelor pentru elevi sau a campingurilor de tip căsuță, în general al structurilor supradimensionate, în beneficiul structurilor mai mici, flexibile, de tip pensiune (urbană, rurală) sau a structurilor agroturistice (Bulai, 2009);
- pondere scăzută a turiștilor internaționali; sosirile internaționale provin în mare parte (peste 75%) din țările învecinate, motivațiile fiind legate mai

ales de tranzit sau de raporturi comerciale, cu un consum redus de produse specific turistice;

- turiștii naționali provin în mare parte din orașele mari, majoritatea sejururilor având loc în week-end-uri și în timpul vacanțelor mari (iarnă și vară), având ca motivații principale agrementul, participarea la evenimente social-religioase sau sănătatea;
- turismul este considerat adesea un factor de risc pentru comunități, fiind cu greu acceptat uneori, mai ales în zonele rurale profunde; autoritățile publice îl confundă cu *patrimoniul* sau cu *activitățile recreative* de proximitate, utilizarea în retorică fiind mai degrabă una decorativă (Facultatea de Geografie-Geologie, 2011);
- cât privește produsele tipice consumate în Moldova de turiștii internaționali (non-tranzit), acestea sunt legate de patrimoniul cultural-religios din nord, de orașele mari și de peisajele montane din vestul teritoriului;
- turiștii naționali, în marea lor majoritate disociază turismul doar în două mari tipuri: montan și litoral; pe teritoriul Moldovei deplasările turiștilor naționali presupun în mare parte transferarea unor activități de recreere specifice locului de origine într-un mediu montan.

Pentru a putea măsura amploarea fenomenului turistic în Moldova, o sumă de indicatori calitativi și cantitativi a fost luată în calcul pentru a o putea raporta la dimensiunea turismului național.

Tabel 5 reprezintă o sinteză a acestor indicatori, pe 3 paliere diferite: indicatori generali, indicatori de potențial și indicatori de activitate.

Observăm că indicatorii generali poziționează Moldova în jurul valorii de 19% la caracteristicile demografice și teritoriale. Cu o suprafață de 45.700 kilometri² și o populație de circa 4,7 milioane de locuitori, Moldova se înscrie în media națională. Este de remarcat însă o densitate a populației ușor superioară mediei, (fapt ce trebuie pus în legătură cu sporul natural superior față de celelalte regiuni), ceva mai ruralizată decât în restul țării (18% din populație se află în orașe). Ruralitatea este însă mai marcată, populația sa aflată într-o localitate aparținând unei administrații urbane (circa 2,3 milioane locuitori) reprezentând doar 18% din totalul urban național. Același procentaj de 18% se confirmă și la proporția populației din localitățile mari, de peste 10.000 de locuitori din totalul localităților mari din țară, ceea ce reconfirmă această tendință. Primele zece orașe ale Moldovei grupează 75% din populația urbană (1,5 milioane locuitori, adică circa 30% din toată populația regiunii), acestea fiind relativ uniform dispuse în teritoriu.

Tabel 5. Indicatori comparativi cu rol în situarea Moldovei în contextul național

Tip	Indicator	Scară		Procent din RO	Sursa/Anul datelor
		ROMÂNIA	Moldova		
General	Suprafață	238.391 km ²	45.700 km ²	19,3%	ANCPI
	Populație	22 mil.	4,7 mil	21,3%	Estim2007
	Locuitori în mediul urban	12,8 mil	2,3 mil	17,9%	StatArcGis
	Locuitori în localități > 10.000loc	11,5 mil	2,1 mil	18,1%	StatArcGis
	No. Județe	41+B	8	19,5%	ANCPI
	No. UATB (Comune și Orașe)	3172	677	21,3%	StatArcGis
Potențial	Scor Resurse Turistice Naturale	21.604p	4.353p	20,2%	PATN2007
	Scor Resurse Turistice Antropice	12.931p	2.079p	16,1%	PATN2007
	Scor Infrastructuri Turistice	238p	25p	10,4%	PATN2007
	Scor Infrastructuri Tehnice și de Transport	32.571p	6.178p	19,0%	PATN2007
Activitate	Structuri de primire (număr locuri 2007)	290.719 loc.	22.410 loc.	7,7%	INS 2007
	Structuri de primire (număr locuri 2009)	297.304 loc.	22.463 loc.	7,5%	INS 2009
	Structuri primire (nr locuri 2009) fără CT+B	159.478 loc.	22.463 loc.	14,1%	INS2009
	Indicele net de ocupare a structurilor de primire cu funcție de cazare	34%	-	28%	(Raport Minister Tur. 2006)
	Număr de angajați, patroni și lucrători pe cont propriu în sectorul restaurativ-hotelier	121.719	18.950	15,5%	(Rec.2002)
	Număr sosiri	6.140.296	737264	12%	BuletinStat09
	Număr înnoptări	17.325.410	1.193.765	6,9%	BuletinStat09
	Durata medie de ședere (nr. zile)	2,82	1,61	-	Calcul
	Număr fotografii geocodate Flickr-Yahoo!	208.677	17.887	8,5%	ExtrasInternet 2007-2010

La indicatorii administrativi, Moldova se poziționează, de asemenea, la medie, dimensiunea comunelor fiind totuși ușor inferioară, dar acest lucru provine mai degrabă din ponderea mai scăzută a comunelor montane față de alte regiuni, comune cu suprafețe deosebit de mari raportat la populația rezidentă. Vom reține această poziționare medie în sistemul național, în jurul valorii generice de 19% pentru a putea situa regiunea la nivel de turism.

Planul de Amenajarea Teritoriului Național PATN, Secțiunea VIII – Zone turistice (Publicat în Monitorul Oficial 387 din 9 iunie 2009 și afișat pe www.mdrl.ro) elaborat în anul 2008 de către Institutul UrbanProiect din București, cu concursul unor instituții naționale, dar și autorități publice locale, identifică 4 mari componente ale Potențialului Turistic, divizate pe *resurse* și pe *infrastructuri*, la nivel de Unitate Administrativ-Teritorială de Bază (comune și orașe). Atât elementele calitative, cât și cele cantitative au fost bonitate după un sistem pe care îl vom analiza în detaliu în subcapitolul următor.

Din însumarea punctajului obținut de cele 3150 de UATB-uri existente la acea dată în România, observăm că regiunea Moldovei se poziționează la valorile medii naționale la cel puțin doi dintre acești indicatori. Resursele turistice naturale ale Moldovei sunt punctul forte, fapt confirmat de gradul relativ ridicat de conservare a mediului natural. Resursele antropice sunt ușor mai scăzute (16,1%), fapt ce derivă probabil mai mult din nivelul socio-economic sau dintr-o urbanizare mai redusă, întrucât tradițiile, patrimoniul și valorile cultural-religioase găsesc în Moldova o desfășurare amplă. Indicatorii privind infrastructurile tehnice și de transport sau gradul de deservire general al comunelor se situează de asemenea la medie (19%), fapt confirmat, spre exemplu, de calitatea relativ bună a rețelelor rutiere. Ceea ce pune cu adevărat semne de întrebare este nivelul de echipare turistică al regiunii, de două ori mai scăzut decât în restul teritoriului (10,4%). Rezultă o punere în valoare a resurselor cu mult inferioară posibilităților regionale, în ciuda altor indicatori favorabili. Cauzele unei infrastructuri turistice de amploare inferioară mediei naționale trebuie căutate fie într-un interes scăzut în implantarea acestora încă din perioada de dinainte de 1990, fie într-o dinamică generală redusă a fenomenului turistic (mai ales nivelul scăzut al cererii).

Indicatorii de activitate turistică puși la dispoziție de Institutul Național de Statistică (prin baza de date Tempo Online și Buletinele statistice lunare de pe www.insse.ro) confirmă cu atât mai mult discrepanțele de echipare turistică. Doar 7,7% din locurile de cazare din România se găseau în această regiune în 2007, iar evoluția acestora față de media națională este în scădere, întrucât din cele circa 7 mii de locuri noi de cazare declarate în intervalul 2007-2009, doar 63 apar în Moldova. Activitatea de cazare reprezintă unul dintre cei mai importanți indicatori ai dinamicii turismului, iar cauzele acestei dinamici relative negative trebuie căutate pe mai multe planuri. Chiar dacă eliminăm elementele discrepante, Constanța și București, care concentrează aproape 50% din baza de

cazare (indicator brut), observăm că poziția regiunii este la fel de problematică (doar 14,1% din total). Cu siguranță, dinamica negativă din ultimii ani se explică și prin randamentul net de ocupare mai scăzut în Moldova (28% față de 34%), ceea ce exprimă o cerere turistică inferioară față de media națională.

Bineînțeles, o sumă de alți factori trebuie luată în considerare pentru a avea o imagine de ansamblu asupra problemei. Numărul de persoane care lucrează în sectorul hotelier și restaurativ este un indicator atât asupra amplitudinii serviciilor de tip turistic, dar și asupra beneficiilor acestora asupra populației locale. Doar 15,4% din angajații în hoteluri și restaurante se găseau în Moldova la recensământul din 2002 (totuși superior ponderii infrastructurii turistice sau numărului locurilor de cazare), confirmând și o încadrare mai redusă a forței de muncă față de medie. Ponderea lucrătorilor pe cont propriu sau a patronilor în același sector este în schimb mai importantă, de aproape 18%, explicațiile putând fi căutate fie în existența unor structuri mai mici sau a unor mici inițiative private de tip familial mai numeroase.

Un alt indicator foarte relevant este densitatea fotografiilor realizate într-o anumită zonă și încărcate pe unele platforme internet specializate în *geocodarea* acestora. În perioada ianuarie 2007 – mai 2010, peste 210.000 de fotografii au fost plasate virtual de utilizatori în interiorul granițelor României, din care sub 18.000 se află în Moldova, adică 8,5%, cu mult sub indicatorul mediu de 19%. *Fotografia geocodată* este o puternică expresie a existenței unor atracții, a unor peisaje deosebite sau a unor densități importante de populație. Avantajele acesteia, cât și contextul în care aceasta se propune ca instrument de analiză le vom sublinia în partea a doua a acestui capitol.

Această analiză statistică este de departe de a se propune ca singurul instrument de măsură a decalajului între Moldova și restul țării, însă datele indică următoarele constante asupra teritoriului Moldovei:

- + teritoriu relativ unitar, cu o structură, organizare administrativă și repartitie teritorială a populației foarte aproape de media națională;
- + resurse naturale deosebit de importante, bine reprezentate în evaluarea PATN;
- + resurse antropice semnificative, care gravitează însă în jurul unor atracții punctuale; în acest sens moștenirea cultural-religioasă (siturile UNESCO sau Ținutul Neamțului – "Athosul românesc") sau urbană (Iași, Galați, Botoșani sau Bacău) își pune adânc amprenta;
- + infrastructuri tehnice bune, rețele rutiere de calitate similară mediei naționale, apreciate uneori ca fiind superioare acestora (mai ales axele principale);
- baza materială este slab reprezentată la nivelul echipamentelor specifice, structurilor de cazare sau de agrement;
- nivelul de frecventare a acestora este scăzut, reflectând în mare parte situația deficitară a bazei materiale;

- influență a serviciilor specifice turismului mai redusă asupra bunăstării populației locale decât în alte zone ale țării; astfel, numărul de angajați în hoteluri și restaurante este sub nivelul mediu, iar numărul de înnoptări – ca indicator al capacității teritoriului de a trage beneficii de pe urma sosirilor turistice – este mult sub media posibilităților teritoriale.

Explicațiile punctelor slabe ale Moldovei se pot căuta într-o sumă de factori socio-economici, însă studiul de față își propune explorarea mai ales a factorilor de natură geografică în sensul strict al determinismelor spațiale și anume factorii care depind de accesibilitate. Pentru a putea calcula accesibilitatea turistică, lucrarea își propune în cele ce urmează identificarea principalelor *locuri turistice* reprezentative, adică acelea care concentrează cele mai multe resurse, infrastructuri sau activități specific turistice.

II.2. Analiza indicatorilor de atractivitate turistică

Așa cum am expus, *atractivitatea turistică* este o măsură a capacității unui loc de a polariza, de a atrage fluxuri turistice. Locurile turistice au însă o paletă variată de materializări spațiale, putând fi clasificate astfel (Stock, 2003):

Tabel 6. Tipologia *locurilor turistice*. După Muntele, I. Iașu C. (2006)

Tip de loc turistic	Procesul de turistificare	Caracteristici	Exemple
<i>Sit</i>	Invenție	Absența spațiilor de cazare	Plajă, pisc montan, castele izolate
<i>Obiectiv turistic</i>	Creație ex-nihilo	Spațiu închis față de societatea locală, funcție exclusiv turistică	Hotel-club, marina, parcuri de distracție
<i>Stațiune</i>	Creație ex-nihilo	Loc deschis spre societatea locală, discontinuitate spațială, funcție turistică dominantă	Stațiuni litorale sau alpine
<i>Orașe și sate turistice</i>	Acapararea de către turism a funcțiilor esențiale	Patrimoniu, structuri de cazare numeroase, centralitatea concentrării fluxurilor	Las Vegas, Venezia, Brașov, Brugge, Sucevița, Moieciu etc.
<i>Orașe cu funcții turistice importante</i>	Funcții turistice integrate în spațiul urban	Funcțiile turistice nu schimbă structura urbană	Marile metropole în general
<i>Puncte de tranzit turistic</i>	Funcții turistice limitate la cazare	Insertia funcțiilor turistice nu modifică structura urbană	Orașe-noduri în sistemul de transport

Se observă diversitatea mare a locurilor turistice și relațiile complexe pe care acestea le are cu mediul natural și social. Scara studiului, cât și dimensiunea teritoriului nu permit o analiză mai fină la nivel de oraș turistic, sit, obiectiv, stațiune etc. Locurile turistice, adică acele *obiecte geografice* care vor fi analizate vor fi reprezentate prin *Unitatea Administrativ-Teritorială de Bază*, adică comuna sau orașul cu localitățile componente și teritoriul administrat. Acest lucru este motivat atât de necesitatea lucrului cu un decupaj teritorial, cât și de datele statistice existente la nivel regional. De asemenea, studiul va considera faptul că localitatea principală a UATB-ului (centrul comunal sau centrul urban) este reprezentativă pentru întregul teritoriu administrat.

II.2.1. Potențialul și patrimoniul turistic

Capacitățile și posibilitățile unui loc de a atrage fluxuri turistice au fost reunite, în literatura românească, sub denumirea de *potențial turistic*. Această sintagmă suferă de o deosebită ambiguitate datorită unei suprautilizări, adesea necontextualizate. *Potențialul turistic* reprezintă totalitatea posibilităților pe care mediul natural și cel social le pot pune la dispoziția activităților turistice, indiferent că sunt sau nu folosite în aceste scopuri (Ciangă, 1998). Alți autori îl definesc însă ca parte componentă a *patrimoniului turistic*, alături de *baza materială* (Ielenicz & Comănescu, 2006).

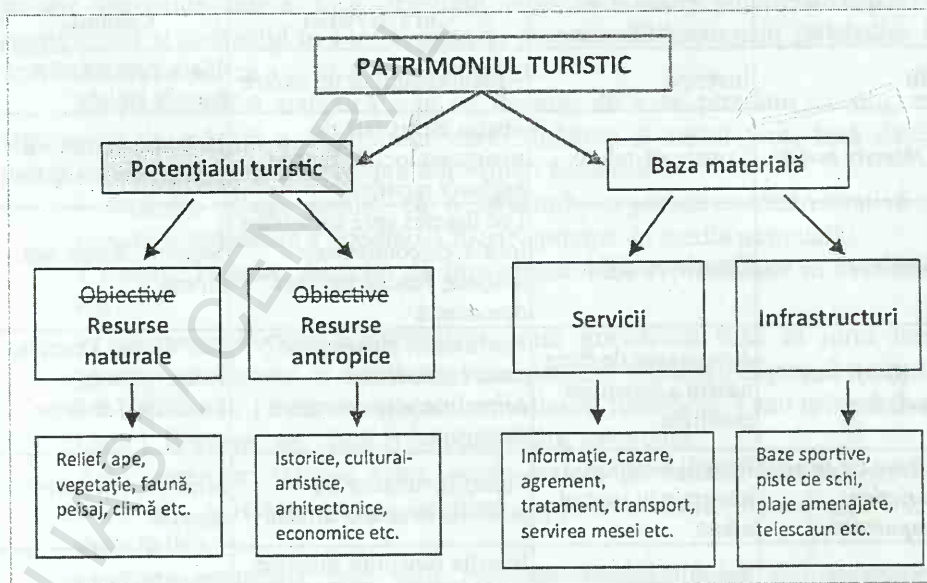


Figura 8. Componentele patrimoniului turistic (după Ielenicz, M., Comănescu, L. 2006)

Figura 8, adaptată după M. Ielenicz are scopul de a defini potențialul turistic (în mod antitetice), prin opoziția acestuia cu *baza materială*, adică acea componentă valorificată, activată a patrimoniului turistic. Propunem însă aici denumirea de *resurse* naturale sau antropice în loc de *obiective* întrucât acestea din urmă nu constituie decât o formă izolată de manifestare a potențialului turistic (spre exemplu aerul ozonat este o premisă importantă pentru turism, o „resursă”, însă nu poate fi calificat drept „obiectiv”. Aceiași autori propun evaluarea potențialului turistic printr-o măsură matematică, după următoarea formulă:

$$P = dt + n + m + d + s$$

unde dt = suma valorilor obiectivelor turistice; n = indicele numărului de obiective de interes internațional și național; m = indicele gradului de modernizare al rețelei de comunicație; d = indicele distanței față de ariile de concentrare mare a populației (peste 100.000 loc); s = indice al calității serviciilor ce pot fi asigurate.

Punctajul se acordă după cum urmează:

n – 5p peste 15 obiective; 3p între 5 și 10 obiective; 2p între 5 și 10 obiective; 1p între 1 și 5 obiective;

m – 5p rang internațional; 3p rang național; 2p rang județean; 1p rang local; 0p – drumuri nemodernizate

d – 5p pentru distanță sub 10kilometri; 3p – între 10-50kilometri; 2p 50-100kilometri, 1p > 100kilometri

s – 5p excelent; 3p – foarte bine; 2p – bine; 1p – satisfăcător; 0p – lipsa acestora.

Un asemenea model matematic este criticabil, însă ia în calcul o paletă largă de indicatori cum ar fi indicele de proximitate față de densități mari de populație care (re)iterează rolul distanței (raport invers proporțional) în ampoareaturismului.

O evaluare a potențialului (sau a patrimoniului) turistic pentru toată regiunea Moldovei (677 de unități teritoriale) este una consumatoare de timp și necesită o implicare a mai multor actori. Planul de Amenajarea Teritoriului Național a realizat un studiu la nivelul întregii țări (3150 de UATB-uri) în urma consolidării unei metodologii proprii¹ și prin angrenarea a numeroase instituții publice de resort. Semnificația acordată de PATN sintagmei de *potențial turistic* este una mai largă, cuprinzând și baza materială (apropiindu-se mai mult de conceptul de *patrimoniu turistic* propus de Ielenicz M., însă excluzând prezența unor categorii largi de servicii sau nivelul calitativ al acestora, dar adăugând calitatea infrastructurilor tehnice non-turistice. Au fost bonitate o serie de

¹ PATN, aprobat prin Legea 190/26 mai 2009, Secțiunea VIII – Zone turistice, studiu realizat de Institutul UrbanProiect din București.

elemente calitative și cantitative, după cum putem observa în tabelul de la pagina următoare.

Această evaluare are meritul de a utiliza o metodologie unitară la întregul teritoriu național și un nivel ridicat de detaliu al indicatorilor reținuți (și a derivaților acestora, nemenționați în tabelul de mai sus). Sunt însă de criticat fie raportul între punctajul acordat fiecărei componente, fie reprezentativitatea unor indicatori, fie chiar neînțelegerea unor concepte majore:

- infrastructura specific turistică este subreprezentată în ansamblu, adică primește în total doar 20p față de 30p pentru cea tehnică, în condițiile în care existența infrastructurilor de transport sau edilitare nu condiționează direct prezența fenomenului turistic;
- subreprezentarea unor elemente ale infrastructurii turistice (doar 1p maxim pentru prezența unor instalații rare, cum ar fi terenul de golf, plaja *blue flag* sau pârtia de schi);
- suprareprezentarea resurselor culturale fără o contextualizare a reprezentativității sau atractivității acestora;
- nu ia în considerare structurile de alimentație, serviciile existente sau calitatea acestora sau alte elemente calitative, ce e drept, greu de cuantificat – imagine, brand, identitate locală, prezența unor produse reprezentative, experiența turistică etc. Prezența unei personalități (spre exemplu vizitele Prințului Charles la Vișcri în Transilvania) pot constitui un factor de „modă”;
- la infrastructurile de agrement nu se iau în considerare prezența anumitor servicii și infrastructuri specifice unor activități cu o tendință ascendentă în ultimul timp cum ar fi: cramele pentru degustările de vinuri, pretabilitatea unor râuri la practicarea unor sporturi, în schimb instalațiile pentru tratament care pierd teren în tendințele ultime în turism (în favoarea structurilor de tip *spa*, clinici de înfrumusețare etc.) primesc 5p etc.
- conceptul de *accesibilitate*, este înțeles aici în mod eronat ca „prezența unei rețele” și nu modul în care localitatea sau resursa turistică este conectată la rețea; mai potrivită ar fi fost în acest sens „distanța de la centrul UATB-ului până la un drum european” sau „timpul mediu până la cea mai apropiată stație de cale ferată” sau chiar „până la o stație deservită de un tren accelerat” etc.
- acordarea de 5 puncte pentru prezența telefoniei mobile sau fixe în contextul în care există o acoperire destul de generalizată a acestora în toate UATB-urile din România (diferența poate fi căutată în numărul de operatori de telefonie mobilă prezenți, ponderea teritoriului sau elementelor turistice acoperite etc.). Un asemenea indicator ar fi avut mai multă relevanță într-un studiu la nivel de microscară de analiză.

Tabel 7. Modul de evaluare cantitativă al potențialului turistic utilizat în P.A.T.N. (2007)

Dimensiune	Variabile	Indicatori de bază	Poi
			total
Resurse naturale (max. 25p)	Cadrul natural	Poziția pe trepte de relief (Munte/Litoral maximum 4)	4
		Geomorfologie	1
		Vegetație	1
		Fauna	1
		Hidrografie	1
		Peisaj	2
	Factori naturali	Ape minerale terapeutice	10
		Lacuri terapeutice	
		Nămoluri terapeutice	
		Emanații naturale (mofete, solfatare)	
	Arii protejate	Rezervații ale Biosferei	5
		Parcuri naționale	
		Parcuri naturale	
		Alte rezervații sau monumente ale naturii	
Resurse antropice (max. 25p)	Monumente istorice	Arheologie	8
		Arhitectură	
		Monumente de for public	
		Monumente memoriale – funerare	
	Muzee și colecții publice	Muzee Colecții publice	9
	Artă și tradiție populară	Manifestări tradiționale (Festivaluri, târguri, obiceiuri) Meșteșuguri populare	8 / 4
	Instituții de spectacole	Filarmonici, orchestre, formațiuni corale, instrum.	8 / 4
Infrastructură specifică turistică (max.20p)	Unități de cazare	Hoteluri, pensiuni, tabere, moteluri camping bungalow	7
	Instalații de tratament	Număr instalații, proceduri, aparate, facilități wellness etc.	5
	Săli, centre conferințe	Săli de conferințe, centre expoziționale	6
	Instalații transport de agrement	Părții de schi Transport pe cablu	1
	Alte instalații de agrement	Terenuri de golf, parcuri de distracții, herghelii etc Plaje <i>blue flag</i> , instalații de agrement nautic	1
Infrastructuri tehnice (max. 30p)	Accesibilitatea la infrastructura de transport	Port /Aeroport	1/5
		Prezența unui drum european	5
		Acces la drum național /cale ferată	5
	Infrastructura edilitară	Alimentare cu apă, canalizare	5
		Alimentarea cu gaze naturale	4
	Telecomunicații	Acoperirea GSM/Telefonie fixă	5

Utilizarea acestei metodologii în cadrul unui proiect amplu¹ a permis ulterior o reverificare a punctajului acordat de Institutul Urban Proiect. Rezultatele obținute relativ similare confirmă reprezentativitatea acestor date. La verificarea unor diferențe mari de punctaj între cele două studii, sau între punctajul acordat și unele date statistice oferite de INS, punctajul a fost recalculat și modificat.

O serie de alte surse au fost comparate pentru validarea datelor privind infrastructura turistică: lista de structuri de cazare din România obținută prin portalul www.listafirme.ro (cu aproape 280.000 de locuri de cazare, prezentând anumite date mai aproape de realitate decât statisticile oficiale), datele privind structurile de cazare ale Institutului Național de Statistică, cât și datele puse la dispoziție de ANTREC pe pagina de internet sau cele obținute prin interogarea motoarelor de căutare internet.

Pentru identificarea acelor unități administrative cu potențial turistic ridicat, formula propusă de M.Ielenicz, $P = dt + n + m + d + s$ este atrăgătoare prin simplitatea abordării. Observăm însă că aceasta prezintă o contradicție în sensul că ia în considerare nivelul serviciilor, componentă pe care același autor o consideră element al *bazei materiale* și nicidecum al *potențialului turistic*. Apoi, matematizarea unor componente numerice, ierarhice, calitative și comparative în aceeași formulă pentru a defini ideea de „potențial” pune de asemenea o serie de semne de întrebare.

Revenind la definiția lui Ielenicz M. care considera *potențialul turistic* drept „ansamblul elementelor naturale și antropice existente într-un anumit teritoriu, care declanșează interesul turiștilor și, în consecință, realizarea activităților turistice” (Ielenicz & Comănescu, 2006). Dincolo de ideea de „sumă de resurse”, această definiție arată că *potențialul* este mai degrabă o premisă decât o stare finală, întrucât este „declanșatoare”.

În aceeași ordine de idei, Susan A. (1980) considera *potențialul turistic* drept „condiția de bază a dezvoltării fenomenului turistic”, în care sunt incluse, pe de-o parte, *premisele de localizare*, reprezentate de *fondul turistic* cu funcție de atracție, respectiv de polarizare a cererii, iar pe de altă parte, *premisele de realizare*, care condiționează exploatarea fondului turistic, respectiv modul de transformare a acestuia dintr-un factor pasiv într-unul activ (Susan, 1980). Se observă aducerea în prim plan a ideilor de „condiție”, „premisă”, rol condiționator în exploatarea *fondului turistic*.

Dar ce este *fondul turistic*? Ce îl distinge cu adevărat de *potențialul turistic*? În 1978, C. Zwizewski considera *fondul turistic* drept totalitatea resurselor naturale, social-culturale și istorice valorificabile prin turism, care

¹ Proiect de seminar derulat la secția de Geografia Turismului, anul III, Facultatea de Geografie-Geologie (Universitatea „Al. I. Cuza”, Iași) în lunile noiembrie-decembrie 2009, care a constatat în reevaluarea punctajului a aproximativ 220 de UATB-uri din Moldova reținute în PATN ca având un potențial turistic „mare” și „foarte mare”.

constituie baza *ofertei turistice potențiale* a unui teritoriu (Swizewski & Oancea, Geografia turismului (Partea I), 1976). Observăm o similitudine puternică între definiția *potențialului* dată de Ielenicz și cea a *fondului turistic* dată de C. Zwizewski. Această suprapunere pare însă generalizată în mai toate lucrările de specialitate. Deși abordarea inițială este similară, considerând că *potențialul* „se referă la elementele naturale și antropice”, se iterează ulterior faptul că *potențialul* este „o sumă a unor condiții obiective, naturale sau sociale dar și subiective, ce țin de motivații și necesități aflate într-o continuă dinamică” (Muntele & Iașu, 2006, p. 44).

Considerăm deci injustă utilizarea generalizată și ambiguă a termenului de *potențial* doar pentru că este un termen omniprezent, la modă, întrucât acesta nu se referă direct la valori materiale și imateriale, ci mai degrabă la modalități (sau condiții, premise) în care acestea pot reacționa, interrelaționa pentru a pune în loc, a activa fenomenul turistic. Elementele calificate și cuantificate de PATN pot fi considerate ca făcând parte din angrenajul acelor *condiții, premise declanșatoare* (adică elemente de *potențial*), însă însumarea matematică a unor premise diferite o considerăm incorectă. O asemenea viziune rezultă mai degrabă din necesitatea calculării *forței de atracție*, a *atractivității* unui teritoriu decât a *potențialului*, iar studiul de față va aborda în subcapitolul următor această problemă. Propunem următorul model pentru a încadra mai riguros acest context semantic. Dat fiind faptul că sintagma *fond turistic* s-a perimat în ultimul timp (probabil și din cauza asocierii cu altele care folosesc termenul de fond: spre exemplu *fond cinegetic* sau *fond forestier*), propunem sintagma generică de *resurse turistice*.

În concluzie combatem ideea matematizării *potențialului* și revenirea la proprietățile esențiale ale acestuia. Variabila „Total Potențial Turistic” propusă în PATN trebuie regândită prin corelarea elementelor constitutive și nu prin însumarea acestora. Privind modelul propus mai sus, o sumă de presupuneri pot fi iterate:

- o resursă turistică primară poate fi valorificată dacă cel puțin una din celelalte două condiții (fie infrastructură specific turistică, fie alte infrastructuri socio-economice relevante, mai ales cele de transport) sunt prezente în acel teritoriu, cu un nivel de performanță satisfăcător;
- simpla prezență a unui context socio-economic favorabil nu poate favoriza turismul în absența unei resurse turistice atractive sau cel puțin a unor structuri de cazare;
- existența unei infrastructuri turistice într-un teritoriu fără un acces favorabil sau fără a se afla în proximitatea unor resurse atractive nu poate constitui o premisă viitoare pentru turism.

Astfel, în demersul de identificare a „nivelului” potențialului turistic, pornim de la ipoteza că pentru a avea un potențial turistic de bază, două din următoarele trei condiții trebuie întrunite:

- minime resurse turistice (naturale sau antropice);
- prezența unor unități de cazare sau alte componente ale bazei materiale a turismului;
- dotări tehnico-edilitare și de transport minime.

Nivelul minim de performanță cerut pentru fiecare dintre cele 3 condiții se stabilește în funcție de scara de analiză și în funcție de însemnătatea proiectului teritorial. În PATN, nivelul minim pentru resursele turistice a fost considerat la 14p din 40p maxim obținute de municipiul Brașov. Pentru studiul regional de față, acest criteriu a fost redus la jumătate (7p), adică circa 1/5 din punctajul maxim. De asemenea, la infrastructura tehnică, punctajul minim a fost de 6p din 29 maxim (municipiul București), tot în jurul aceluiași raport (6p înseamnă cel puțin conectarea la rețeaua de telecomunicații și prezența unui drum ierarhic sau calitativ superior sau a rețelei de cale ferată). În schimb, considerăm că punctajul minim obținut de o UATB la nivelul infrastructurii turistice, de 0,1p (adică minim o structură de cazare cu cel puțin 6 locuri sau o unitate de agrement), este suficient pentru a constitui o premisă, un magnet pentru viitoare activități turistice.

Următoarele observații generale se pot desprinde asupra *potențialului turistic* al celor 677 de UATB din Moldova calculat la nivelul anului 2007:

- 332 dețin un minim de resurse turistice cumulate, naturale și antropice (minim 7 p din maxim 35);
- 191 dețin un nivel minim al infrastructurii turistice (punctaj > 0);
- 468 UATB-uri prezintă dotări tehnico-edilitare minime (minim 6,5 p din maxim 25);
- 180 de comune și orașe dețineau minim o structură de cazare în 2009;
- 200 de unități dețineau minim 10 persoane care lucrau în hoteluri/restaurante la recensământul din 2002.

Următorul subcapitol își propune identificarea principalelor linii de forță în teritoriu, în același timp urmărind validitatea metodologiei de bonitare a potențialului turistic utilizate în cadrul PATN.

II.2.1.1. Resursele naturale

Repartiția resurselor naturale prezintă o puternică concentrare spațială, în legătură cu prezența factorilor naturali. În Figura 9 (dreapta) observăm localizarea acestora mai ales în partea de vest și nord-vest a teritoriului, zona montană și a piemontului carpatic. Observăm faptul că aceste resurse se suprapun adesea peste zonele de vegetație naturală (mai ales resurse forestiere) puse în evidență prin datele geospațiale vectoriale extrase din Programul de observare teritorială Corine Land Cover 2000. Prezența vegetației forestiere este un factor important în evaluarea atractivității unor areale ca Dealul Mare – Hârlău sau Podișul Central Moldovenesc.

Gradul superior de conservare a resurselor naturale în Lunca Inferioară a Prutului (Parcul Natural Lunca Joasă a Prutului) a primit, de asemenea, un punctaj ridicat. Rămâne de văzut însă în ce măsură anumite resurse protejate pot deveni atracții turistice.

Localitățile ce prezintă factori naturali terapeutici (fie că sunt sau nu utilizate actual în aceste scopuri) ies în evidență ca insule (Drânceni, Strunga, Bălțatești, Vatra Dornei sau Slănic Moldova).

Intervine și poziția pe trepte de relief, în constituirea punctajului, reținută în PATN ca fiind importantă: 4p pentru munte și litoral, 3p Subcarpați, 2p dealuri și podișuri, 1p pentru câmpie.

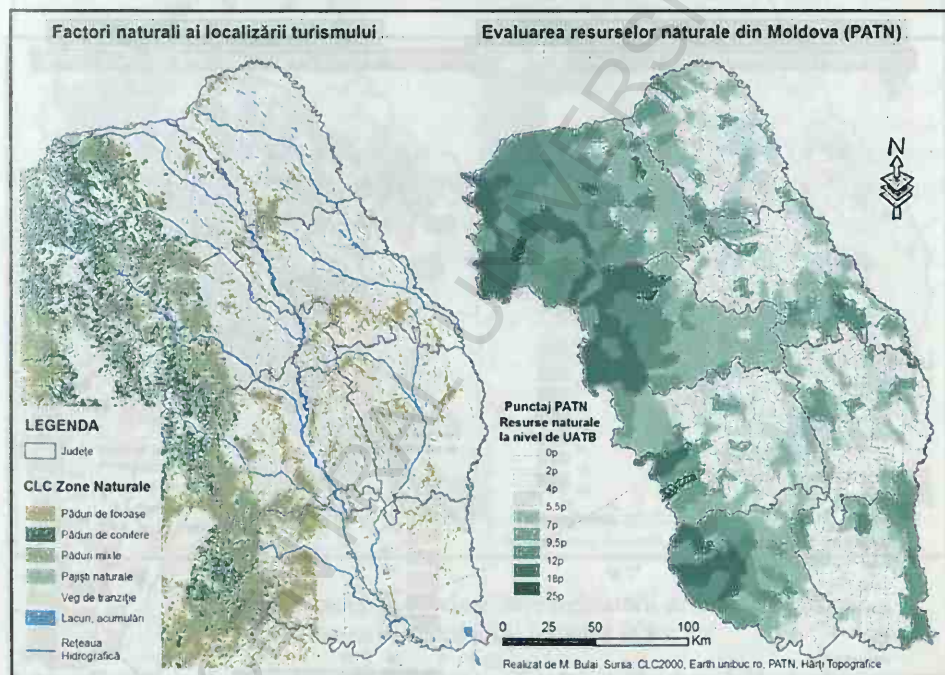


Figura 9. Gradul de corelare între localizarea factorilor naturali și evaluarea resurselor naturale în PATN

Se observă însă unele probleme legate de o evaluare unitară a resurselor naturale. Limita dintre județele Neamț și Bacău sau între Neamț și Iași este puternic reliefată (deși nu există o limită naturală sau peisagistică netă între acestea), ceea ce ne poate indica faptul că unele evaluări au fost realizate diferențiat la nivelul județelor.

II.2.1.2. Resursele antropice

Resursele antropice, adică cele care fac parte din patrimoniul cultural și din activitățile asociate, prezintă un grad de dispersie mai ridicat (Figura 10,

dreapta). Ies în evidență arealele etnografice de tradiție (Depresiunile Neamțului, Dornelor, Rădăuților, Vrancei), dar și unele leagăne tradiționale punctuale recunoscute (localitățile Pădureni, VS sau Cavadinești GL, Palanca BC etc.). Tot ca resurse antropice punctuale ies în evidență acele localități din nordul Moldovei cu un bogat patrimoniu arhitectonic legat de moștenirea cultural-religioasă de factură medievală aparținând Patrimoniului mondial UNESCO (Voroneț, Mănăstirea Humorului, Pătrăuți, Moldovița, Sucevița, Putna sau Probota).

Observăm, de asemenea, o corelație importantă între concentrarea resurselor și marile densități urbane, deși densitatea populației nu a fost reținută ca fiind un indicator al Potențialului turistic în cadrul PATN.

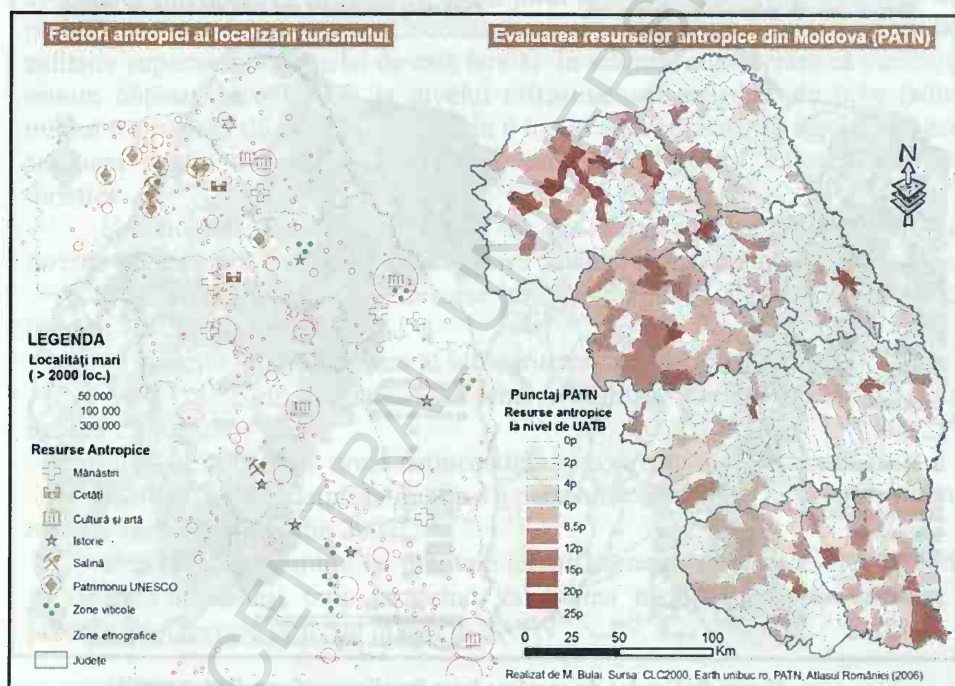


Figura 10. Gradul de corelare între localizarea factorilor antropici și evaluarea resurselor naturale în PATN (surse: PATN, cimec.ro)

II.2.1.3. Infrastructura specific turistică

Infrastructurile turistice sunt slab reprezentată în Moldova, fiind concentrate în anumite locuri relativ singulare în contextul lor geografic. Prezența lor are la origine fie necesitatea construirii unor spații și activități recreative în interiorul marilor orașe, fie sunt rezultatul unor politici statale de dezvoltare a unor localități sau stațiunice bogate resurse naturale, în diferite perioade ale secolului trecut: Vatra-Dornei, Slănic-Moldova, Câmpulung-Moldovenesc, Gura

Humorului (în perioada regală-interbelică), Bălățești, Durău, Soveja, Strunga, Ghermănești (în perioada comunistă), fie s-au dezvoltat ca urmare a unor mecanisme strict private, după 1990, în apropierea nucleelor turistice existente: Lepșa, Sucevița, Vama, Mănăstirea Humorului. Singura localitate propulsată prin masive investiții publice (sau în parteneriat public-privat) în infrastructuri recreativ-turistice este Piatra-Neamț, care cunoaște o ascensiune importantă.

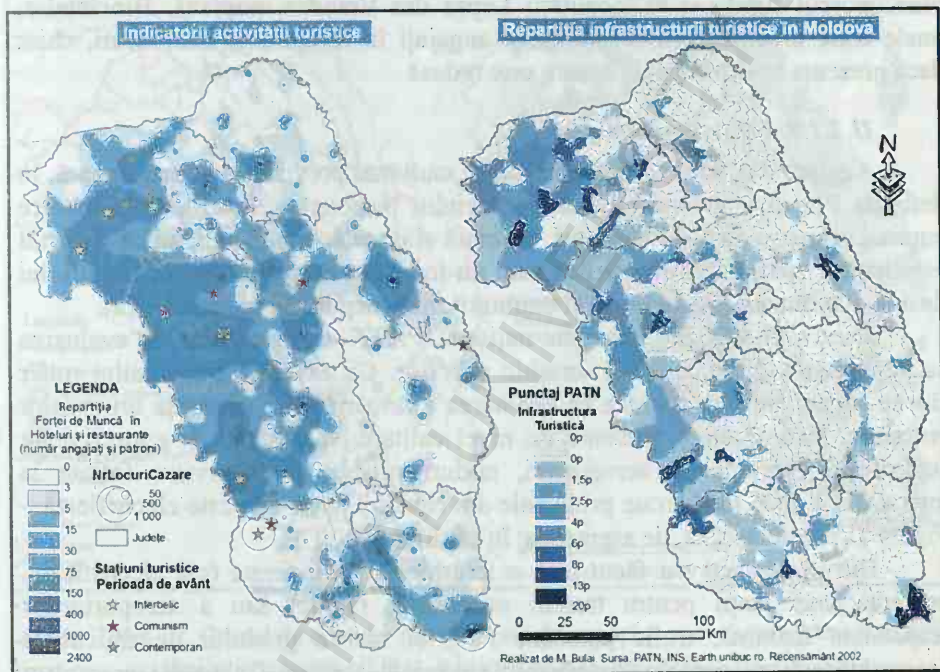


Figura 11. Gradul de corelare între indicatorii activității turistice și evaluarea infrastructurii turistice în PATN

Cu excepția stațiunii Durău, toate celelalte stațiuni propulsate în perioada comunistă sunt într-un declin profund, legat fie de declinul modelului balnear propus fie de non-adaptabilitatea infrastructurilor la tendințele pieței turistice. Unele (Strunga, Ghermănești) au sistat total activitatea, noile inițiative având dificultăți în a impune alternative durabile. În ultima perioadă se observă o dinamică importantă a unui model turistic rural, simplu, autentic, în structuri mai mici, în care predomină ospitalitatea și o relație mai strânsă cu mediul social local și cu cel natural.

În ceea ce privește beneficiile turismului asupra populației locale, Figura 11 prezintă repartitia forței de muncă ocupate în servicii specifice turismului (hoteluri și restaurante), într-un spațiu teoretic (omogen, euclidian). Aceasta este însă un indicator bun asupra modului în care turismul reușește să atingă unul din

scopurile principale – dezvoltarea durabilă a teritoriilor. Acolo unde densitățile mari de forță de muncă nu se corelează (cum ar trebui, în mod logic), cu prezența spațiilor de cazare, acestea arată fie o anumită mobilitate a forței de muncă aflată într-o rază de maxim 20-30 kilometri de marile orașe către acestea din urmă (cazul orașelor Bacău, Iași, Piatra Neamț), fie un fenomen invers, adică prin prezența unor zone turistice care nu utilizează forță de muncă locală, un caz binecunoscut fiind cel al localității Lepșa din Vrancea montană. Bineînțeles, unele zone urbane prezintă numeroși angajați în restaurante sau baruri, chiar dacă prezența structurilor de cazare este redusă.

II.2.1.4. Infrastructurile tehnice

Acestea din urmă au o reprezentare mult mai previzibilă și mai lineară. În definiția Planului de Amenajarea Teritoriului Național, infrastructurile tehnice cuprind infrastructura de transport, edilitară și de telecomunicații, adică suportul activităților socio-umane. Acestea sunt un indicator al posibilităților teritoriului de a-și maximiza relațiile intra- și extrateritoriale depunând minimul efort.

Fiind vorba despre un studiu național, PATN-ul favorizează, în evaluarea sa, rețelele de drum de nivel ierarhic superior. Cu excepția tronsonului rutier Bacău-Bicaz, am putea spune că evaluarea a urmărit strict prezența drumurilor europene, care, e drept, prezintă un nivel calitativ și un grad de conectivitate superioară. Principalele aeroporturi, noduri rutiere sau feroviare (aflate la intersecția a două linii ferate principale din care cel puțin una este electrificată – Figura 12) se detașează, de asemenea, în evaluarea PATN.

Din păcate, nu s-a făcut însă o ierarhie a căilor ferate (căi electrificate, prezența unei stații pentru trenuri accelerate, rapide) sau a aeroporturilor (capacitate maximă, trafic persoane etc.) și nici a gradului de dificultate (*accesibilitate*) cu care utilizatorii pot ajunge la acestea. Cele trei aeroporturi (Iași, Bacău, Suceava) prezintă o dinamică ascendentă la nivelul numărului de pasageri, dintre acestea Bacăul detașându-se prin numărul din ce în ce mai mare de destinații propuse. Singurul port al Moldovei, Galați, nu mai prezintă din 2005 trafic regulat de pasageri, importanța sa pentru turism fiind relativ limitată.

Infrastructura tehnico-edilitară (accesul la apă curentă, canalizare, gaz etc.), care ar trebui să fie un drept al tuturor, însoțește, din păcate, doar marile rețele de comunicații. Observăm aici un mare vid între văile Siretului și Bârladului până în nord la Coasta Iașului (colinele Tutovei și vestul podișului Central Moldovenesc), în nordul județului Galați sau în Vrancea montană, areale în care uneori chiar și companiile de telecomunicații, deosebit de performante în zilele noastre, au mari dificultăți în a asigura servicii calitative. Probabil din cauza slabei reprezentări teritoriale a anumitor servicii, PATN nu propune o evaluare diferită în funcție de proporția sau numărul locuitorilor care au efectiv acces la această infrastructură.

Pe lângă acești patru indicatori (respectiv factori) ai atractivității turistice luați în calcul și în Planul de Amenajarea Teritoriului Național, se impune explorarea și a altora, cu o relevanță mai mare în practicile turistice actuale.

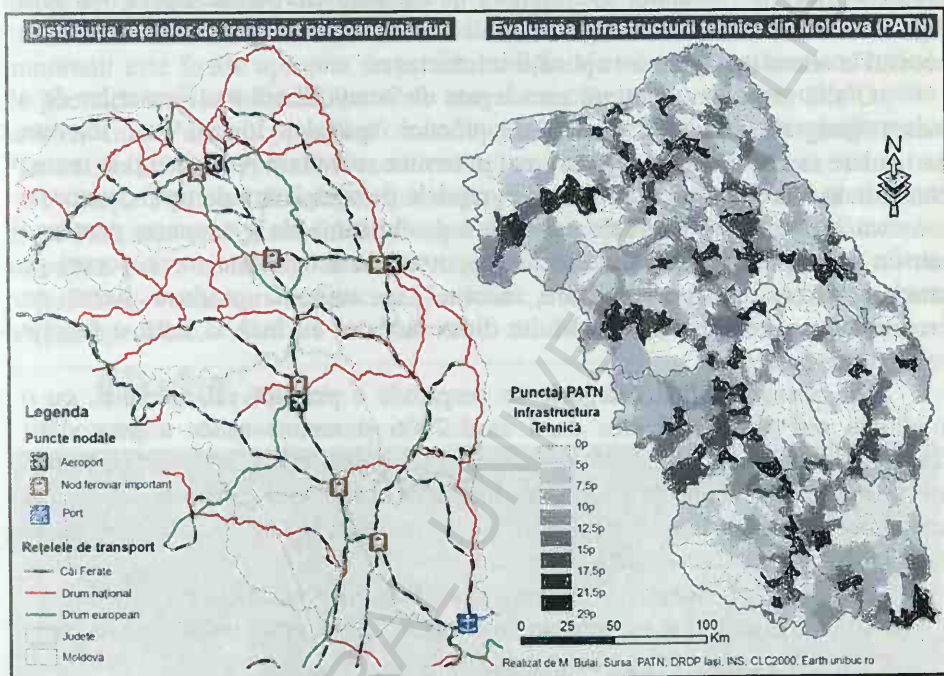


Figura 12. Gradul de corelare între rețelele de transport și evaluarea infrastructurii tehnice (transport, edilitar, telecomunicații) realizată în PATN

II.2.1.5. Densitatea fotografiilor geocodate

Raporturile omului cu mediul natural sau antropic pot fi măsurate prin noi metode care decurg din complexitatea funcționalităților internetului. Internetul a devenit calea cea mai scurtă între persoane sau chiar între oameni și mediu. O serie de indicatori *geocodabili* pot servi pentru estimarea raporturilor dintre aceștia, măsurând intensitatea, direcția, forma legăturilor sau chiar evoluția în timp a acestora. Geocodarea reprezintă procesul prin care unui obiect virtual, informatic i se atribuie informație asupra localizării sale geografice, numită *geoetichetă*¹. Consecința sau produsul acestor operațiuni poartă numele de *geolocalizare*. Geoeticheta cuprinde informații geografice legate de latitudinea și longitudinea obiectului spațial geoetichetat, altitudine, distanță, timp de acces, numele locului respectiv, numele sau proveniența utilizatorului etc.

¹ Cunoscut mai ales sub numele de „geotag”, din limba engleză.

O serie de indicatori dețin automat, prin natura lor, informații asupra originii, sursei de la care provin, datorită necesității unui control mai strict al operațiunilor care au loc pe internet, prin atribuirea codului IP (*internet protocol*) fiecărui calculator sau rețelelor de calculatoare. Aceste operațiuni sunt legate de conexiunile la internet, e-mail-urile schimbate între diferite locații, accesul la anumite pagini sau aplicații internet etc.

O altă serie de operațiuni sunt legate de voința liberă a utilizatorilor de a marca geografic anumite activități, practici spațiale, locuri, sau interese particulare sau de a realiza legături mai puternice cu ceilalți participanți la marea comunitate internet sau cu spațiul trăit: rețelele de socializare de tipul „cunoaște prietenul prietenului” sau cele care oferă posibilitatea de a cunoaște persoane într-un areal proxim, în care coeziunea potențială este foarte mare, jocuri pe internet bazate pe geolocalizare, accesul la anumite produse bazat pe proximitatea client-produs etc. Multe dintre acestea au însă la bază o funcție strict comercială.

Din această ultimă categorie se desprinde o practică relativ nouă, cu o amploare mai mare mai ales după anul 2006 și anume aceea a geocodării fotografiilor digitale. Instantaneele realizate de diferiți utilizatori sunt nu numai afișate pe site-uri accesibile oricărui utilizator, ci li se atribuie și informație asupra localizării. Mecanismele, motivațiile care stau la baza acestei operațiuni *voluntare* a utilizatorilor internet sunt multiple:

- necesitatea partajării informației nu doar cu persoanele cu care împart idei, acțiuni, ci și cu persoanele cu care au în comun un același teritoriu (vizitat sau tranzitat, trăit sau dorit);
- necesitatea unei teritorializări cât mai ample a spațiului terestru, fie și prin metode virtuale, mult mai accesibile decât cele fizice;
- dorința de a defini mult mai bine harta mentală a locurilor, practicilor, activităților spațiale, din ce în ce mai numeroase și mai complexe;
- necesitatea de a consolida și promova valorile teritoriului (de reședință sau cel vizitat) în exteriorul său;
- dorința de a promova un loc atractiv puțin cunoscut, aflat la începutul (sau chiar înaintea) ciclului de dezvoltare turistică sau un obiectiv, peisaj oarecare etc.

Toate acestea converg către ideea că *fotografia digitală geocodată* este un marcator al practicilor spațiale. Are o mare reprezentativitate pentru studiul nostru prin faptul că fotografia este legată de *loisir*¹, din activități voluntare opuse ideii de muncă și prin faptul că acestea indică aspectul senzorial, peisagistic al teritoriului. Există și o serie de limitări, cel puțin pentru moment, legate de posibilitățile de acces al utilizatorilor la internet, la informație,

¹ LOISIR [LOAZÎR] *s. n.*, timp liber (al cuiva), folosire optimă a timpului liber, potrivit dorințelor și înclinațiilor individului. (< fr. *loisir*) (sursa: www.dexonline.ro).

posibilitatea achiziționării unui aparat digital, vârsta medie a utilizatorilor (în general între 16 și 40 de ani), mediul de proveniență (în majoritate urban) etc. Avantajul este că aceste limitări nu îngreșesc reprezentativitatea acestor informații asupra atractivității turistice, ci dimpotrivă, întrucât profilul mediu al persoanelor care frecventează teritoriul intens și dețin un buget destul de important este foarte apropiat de profilul mediu al utilizatorilor acestor servicii de geotichetare a fotografiilor. Cele mai cunoscute companii care oferă aceste servicii sunt Yahoo!, prin platforma Flickr.com sau Google prin platformele Panoramio.com sau Picasaweb.com.

Poșta Franceză folosește, spre exemplu, densitatea fotografiilor geocodate drept indicator pentru stabilirea zonelor cu atractivitate turistică ridicată care se suprapun peste zonele de deservire a oficiilor poștale ale acesteia. Un oficiu poștal dintr-o zonă turistică necesită, evident, o localizare teritorială sau produse poștale specifice.



Figura 13. Flickr.com – o platformă internet ce permite geocodarea fotografiilor digitale (Lacul Izvoru Muntelui, www.flickr.com)

O serie de cercetători s-a aplecat asupra studiului *pattern-ului* spațial al fotografiilor geolocalizate. O echipă de studiu din jurul cercetătorului Girardin Fabien de la Universitat Pompeu Fabra din Barcelona a propus modalități de măsurare a atractivității în spațiul urban urmărind evoluția temporală a numă-

rului de fotografii geolocalizate. O sumă de locuri și procese sunt posibil de măsurat prin aceste metode propuse, cum ar fi: impactul unui eveniment urban asupra vizitatorilor, evoluția atractivității unui *punct de interes* și a spațiului proxim etc. Prin tehnici de sortare a informației partajate a serverului Flickr.com, prin modulul specific API (www.flickr.com/services/api/), Dl. Girardin a pus prin amabilitatea sa, la dispoziție, o bază de date cu integralitatea fotografiilor geocodate de utilizatori pe serverul Flickr.com pe teritoriul României în perioada ianuarie 2006 – mai 2010, (peste 210.000 fotografii). Informațiile din eticheta acestora sunt inserate fie automat de platforma Flickr (cuprinzând latitudinea/longitudinea în grade/minute/secunde, acuratețea geocodării¹, data și ora inserării, data și ora efectuării fotografiei²), fie inserate manual de utilizator (numele fotografiei sau al locului, țara de origine). Ulterior aceste date au fost prelucrate și inserate într-un sistem informatic geografic prin transformarea coordonatelor Lat/Long în coordonate x,y care vor reprezenta o serie de puncte în sistemul de coordonate proiectate *stereo70*.

Prin operațiunea *spatial join*³ a modulului *Analysis Tools* al programului ArcGis©, aceste date au fost separate pentru regiunea Moldovei (circa 17.900 de fotografii, adică 8,5% din totalul național) și asignate fiecăruia din cele 677 UATB⁴ aferente, din cele 8 județe ale Moldovei.

Figura 14 (stânga) prezintă distribuția precisă a fotografiilor geocodate. Observăm concentrarea acestora în partea nord-vestică a teritoriului Moldovei. Peste 40% din aceste fotografii sunt, de altfel, geolocalizate în județul Suceava. Acest lucru vine să confirme gradul ridicat de echipare turistică al județului (proporția locurilor de cazare sau punctajul atribuit în PATN infrastructurilor turistice reprezentând circa 32% din totalul celor 8 județe din Moldova). Urmează județul Iași cu 20,5% din totalul fotografiilor la nivelul regiunii și Neamț cu 16%, diferența dintre cele două constând în faptul că primul concentrează esențialul acestora în Municipiul Iași și aria metropolitană a acestuia, în timp ce județul Neamț prezintă o distribuție teritorială mult mai uniformă (fapt aflat în strânsă corelație cu distribuția spațială a resurselor turistice sau a infrastructurilor specific turistice în cele două județe).

Fotografiile geolocalizate sunt prezente în spațiul virtual în două tipuri de zone geografice:

- a. În jurul unor arii urbane, cu concentrări mari de populație (Iași, Galați, Suceava, Bacău, Piatra Neamț, Bârlad, Focșani); acestea reflectă prezența

¹ Un nivel al preciziei localizării fotografiei legat de nivelul de zoom (scara) al hărții-suport în momentul asignării locului în care aceasta a fost realizată.

² Aparatele digitale stochează automat momentul efectuării fotografiei într-un *metadata*.

³ Această comandă permite extragerea informației existente într-o anumită porțiune de teritoriu, pe principiul suprapunerii spațiale a stratelor tematice.

⁴ Unitate Administrativ Teritorială de Bază.

unor practici mai degrabă recreative (consumul de resurse și produse specifice de către proprii rezidenți ai acestor zone); prezența unui număr important de fotografii poate însă indica și potențialul atractiv al acestora pentru turism;

Detaliul din Figura 14 (colțul din stânga jos) reprezintă poziționarea fotografiilor la o scară locală, și anume o porțiune a municipiului Iași. Acesta a fost ales deoarece unitatea teritorială de bază aferentă prezintă cel mai mare număr de fotografii din toată Moldova (peste 12%). Acest detaliu arată rolul centralității urbane în atractivitatea peisajului urban, dar și morfologia acestei centralități. Observăm că profilul alungit (NV-SE) al centrului istoric al Iașului, dar și binecunoscuta multicentralitate a urbei se reflectă și în distribuția spațială a fotografiilor. Identificarea, la microscară, a locurilor sau a obiectivelor atractive poate deveni, pentru colectivitatea locală, un instrument important pentru conturarea strategiei urbane pentru turism.

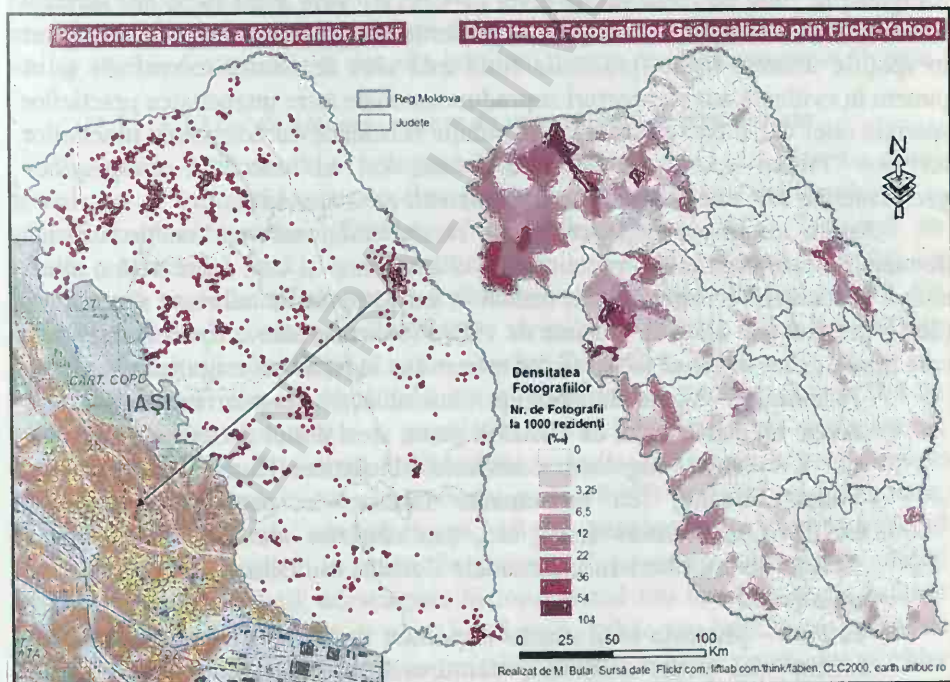


Figura 14. Poziționarea fotografiilor geocodate pe site-ul Flickr-Yahoo

- b. În unele zone mai slab populate însă, în care funcția turistică este dominantă: Țara Dornelor, Ținutul Câmpulungului, Gura Humorului-Voroneț, Valea Bistriței, Depresiunea Rădăuților, Depresiunea Neamțului sau Depresiunea Vrancei; distribuția acestora este mult mai difuză și arată un consum extins de teritoriu, specific turismului montan.

Observăm faptul că fotografiile, reprezentate prin densitatea de puncte, reușesc literalmente să contureze arealele turistice. În arealele turistice extinse, lipsa fotografiilor indică uneori prezența unor bariere importante de acces al vizitatorilor.

Numărul absolut al acestora prezintă însă unele limitări. Accesul la internet sau posibilitatea achiziționării unui aparat fotografic digital este disproporționat în mediile urban-rural. Pentru a realiza o radiografie teritorială elocventă, trebuie utilizate valori relatio măsură posibilă fiind cea a *densității*. Dat fiind numărul lor destul de limitat, o densitate la numărul de km² ar dezavantaja UATB-urile de mari dimensiuni, specifice mai ales zonei montane. Întrucât turismul este un fenomen de apropiere dinspre exterior a unui teritoriu, propunem o densitate a fotografiilor geolocalizate în raport cu populația locală. Prin „densitate” am luat în calcul nu consistența teritorială a acestora, ci raportul dintre numărul de fotografii și numărul rezidenților aceluia teritoriu (număr de fotografii la 1000 de rezidenți, la nivel de UATB). Prin acest lucru am încercat să eliminăm diferențele mari legate de prezența unei categorii largi de utilizatori în spațiile urbane dense (practicile fiind mai ales de natură recreativă) și să punem în evidență acele raporturi supradimensionate între intensitatea practicilor spațiale (aici cazul fotografiilor) și populația rezidentă, caracteristice practicilor turistice. Putem spune că acest indicator, cel al *densității fotografiilor geolocalizate* este mai ales o măsură a *presiunii turistice* teritoriale.

Astfel, ies în evidență acele zone rurale tradiționale cu funcție turistică dominantă, care sunt intens practicate în ultimul timp și care reprezintă o alternativă la turismul încadrat, rigid, limitat la infrastructurile balneare sau urbane (de tip hotelier mai ales) de dinainte de 1989. Se disting câteva tipuri de areale în care tipul de distribuție al fotografiilor este strâns legat de prezența unor resurse:

- *Punctuale* – legate de prezența unui obiectiv singular impunător care atrage un număr mare de vizitatori pe un areal destul de restrâns – acestea pot fi *cultural-religioase*: comunele Mănăstirea Humorului, Sucevița, Putna, Voroneț (cu monumente înscrise în patrimoniul mondial UNESCO), Vânători-Neamț etc., sau *obiective naturale*: orașul Bicăz (barajul Izvoru Muntelui), comunele Ceahlău sau Bicăz-Chei (obiectivele omonime).
- *extinse* – prezența unui număr important de fotografii pe un areal mai întins, mai puțin umanizat, conturează acele zone turistice intens practicate în ultimul timp: Țara Dornelor, Ținutul Câmpulungului sau Valea Bistriței; acestea sunt acele areale care oferă o mare diversitate și complementaritate a atracțiilor turistice, șansele acestora de dezvoltare fiind mult mai mari;
- *compacte* – acele orașe mari care concentrează mari densități pe suprafețe relativ reduse (Iași, Galați, Suceava, Bârlad, Bacău);

- *periurbane* -- unele orașe mari reușesc să extindă aria de activități (mai ales a propriilor rezidenți, deci practici mai ales recreative, non-turistice) asupra zonelor periurbane, îndeosebi în cele ale orașelor Iași (Bârnova, Schitu-Duca, Reditu), Suceava (Șcheia, Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți), Piatra Neamț (Alexandru cel Bun, Dumbrava Roșie) sau Bacău (Hemeiuș, Luizi Călugăra etc.). Este dificil însă de cernut între prezența activităților recreative legate de *loisir* sau a celor legate de rezidență în zonele periurbane. Cert este că, fie și în acest caz, fotografia poate fi un indicator al difuziunii teritoriale sau al modului general în care anumite aglomerații reușesc să își extindă dominația asupra zonelor adiacente mai mult decât altele.

O sumă de alte discretizări se pot efectua pentru a pune în evidență evoluția temporală, tendințele teritoriale, data sau ora efectuării fotografiilor (pentru a surprinde sezonabilitatea practicilor turistice) sau chiar de a separa fotografii rezidenți de cei alohtoni. Studiile viitoare vor necesita apelarea și la alte platforme de *web photo sharing*. Panoramio fiind relativ mai populară în rândul utilizatorilor români decât celelalte datorită gestiunii directe de către compania Google.

II.2.1.6. Cifra de afaceri – motor de atractivitate pentru turism

Analiza structurală a potențialului turistic realizată de diferite studii actuale nu ia în considerare, ca element de bază, capacitatea teritoriului de a genera surplus financiar. (Glăvan, 2006), (Gheorghilaș, 2008) Turismul de afaceri se îterează însă, în numeroase studii, ca fiind o formă deosebit de avantajoasă și de benefică pentru teritoriile-țintă (Muntele & Iașu, 2006). Se vorbește adesea de o enormă *elasticitate* a turiștilor de afaceri, adică o capacitate mare de a cheltui la destinație (Lozato-Giortart & Merlin, 2008).

Alți autori propun drept indicator al potențialului turistic distanța față de ariile de concentrare mare a populației (>100.000 locuitori) (Ielenicz & Comănescu, 2006). Este drept, în România anumite servicii și infrastructuri se găsesc de obicei doar în orașele mari, de peste 10.000 de locuitori (restaurant, bar, discotecă, săli de conferință etc.) Apoi, problema spiritului gregar al indivizilor se regăsește și în practicile turistice. O populație numeroasă, atrage, în general, alte populații, adesea prin factorul social sau familial. În ciuda unor tendințe noi ale persoanelor de a explora locuri izolate sau încă neexploatare de marile fluxuri turistice, majoritatea turiștilor preferă spațiile umanizate și chiar ariile de mare concentrare a populației. Un nivel ridicat de concentrare a populației rimează de obicei cu o diversitate a ofertei de activități și servicii, cu o accesibilitate ridicată la numeroase *oportunități*. Densitățile mari de populație mai înseamnă și inovație sau concurență.

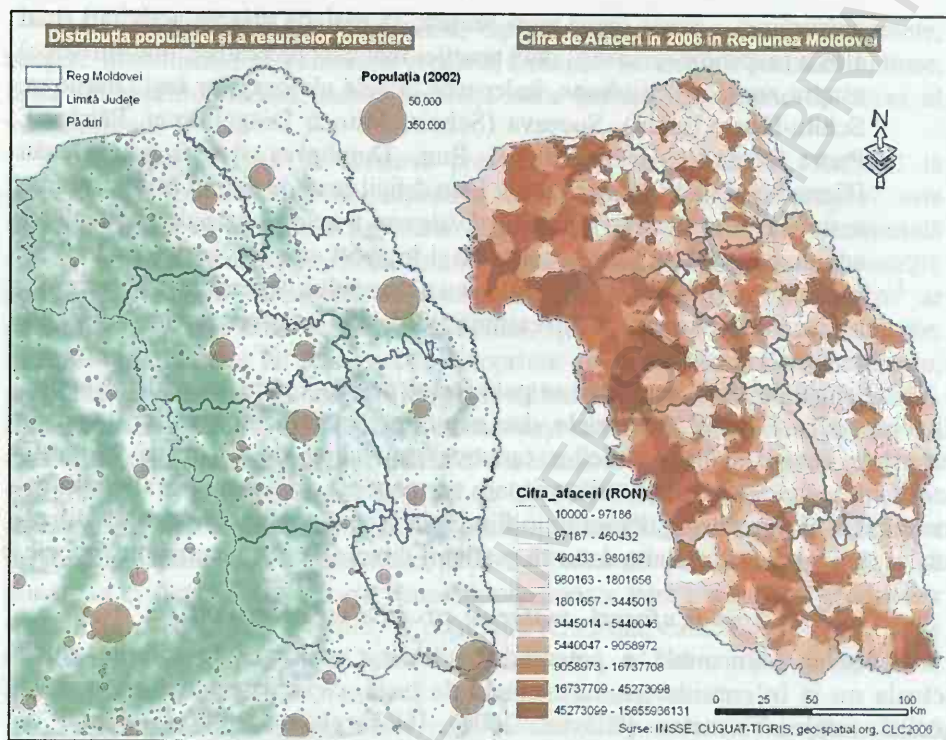


Figura 15. Cifra de afaceri în regiunea Moldovei și unii factori explicativi a nivelului acesteia

Turismul de afaceri nu se bazează doar pe existența unor bazine mari de populație. Resursele bogate ale unui teritoriu sunt de obicei un motor al dezvoltării și atrag un număr mare de competitori care generează noi și noi relații teritoriale, soldate adesea cu practici specific turistice (înoptări turistice, aport de capitaluri, practicarea unor activități etc.). Dacă în vestul Europei turismul de afaceri se suprapune adesea cu turismul de congrese, vom acorda în studiul nostru un sens mai larg accepțiunii acestuia. Este de notat aportul semnificativ al numeroase activități derivate din practicile legate de necesitățile socio-profesionale – transport și distribuție marfă, delegații ale diferitelor instituții administrative, firme cu o prezență largă în teritoriu, multinaționale, încheieri de contracte etc. Astfel, considerăm că, pe lângă concentrarea unor mase importante de populație există o serie largă de alți factori teritoriali generatori de turism de afaceri. Astfel, *cifra de afaceri* generată constituie unul dintre cei mai importanți indicatori ai capacității teritoriilor de a atrage turiști profesionali. Cifra de afaceri reprezintă veniturile totale înregistrate de către întreprinderi, într-o anumită perioadă, provenind din activitățile principale și

secundare exercitate de acestea. În cifra de afaceri nu se includ TVA și veniturile din vânzarea sau transferul de mijloace fixe (după INSSE).

Datele la nivelul întregii regiuni (2006) arată locul și importanța marilor orașe în generarea de venituri în mediul privat – Iași, Galați, Suceava, Bacău, Piatra Neamț, Focșani etc. Unele orașe reușesc să transfere o bună parte din activități și în zonele periurbane, ceea ce întărește și mai mult capacitățile acestora. Se remarcă aici Iași și Suceava cu o puternică influență periurbană.

Municipiile sunt, de asemenea, generatoare de importante venituri, adesea în concordanță cu nivelul lor demografic. Zonele accesibile, în lungul marilor rețele de transport sunt și ele privilegiate. Cifra de afaceri este în același timp și un indicator al activităților turistice. Se remarcă aici centre urbane de talie mai mică dar care au un rol zonal important și reușesc să atragă și fluxuri turistice importante (Gura Humorului, Vatra Dornei, Rădăuți etc.)

Zonele vestice în general prezintă o mai mare capacitate de a genera venituri, în ciuda unei slabe umanizări. Aici, factorii explicativi sunt resursele naturale bogate, cele forestiere fiind mari generatoare de venituri (comunele Tarcău – NT, Broșteni, Dorna Candrenilor, Coșna – SV etc.) Acești factori explicativi de prim rang sunt evidențiați în Figura 15.

II.2.2.Indicele de atractivitate turistică

Analiza acestor 6 indicatori de atractivitate a indicat principalele sinergii care au loc la nivelul arealului de studiu. Simpla analiză a premiselor de dezvoltare a turismului (potențialul turistic) a punctat doar marile areale cu posibilități de valorificare a resursele turistice. Aceasta nu indică însă și nivelul acestor posibilități, gradul cu care în mod teoretic un loc turistic poate atrage un flux turistic. Plecând de la modelul simplu propus de Ielenicz pentru calcularea potențialului turistic, propunem următoarea formulă:

$$I_{A.T.} = R_{NAT} + R_{ANT} + I_{TUR} + I_{TEH} + D_{FOT} + C_{AFA},$$

unde

$I_{A.T.}$ = indicele de atractivitate turistică

R_{NAT} = resursele naturale (evaluare PATN)

R_{ANT} = resursele antropice (evaluare PATN)

I_{TUR} = infrastructura specific turistică (evaluare PATN)

I_{TEH} = infrastructura tehnică (evaluare PATN)

D_{FOT} = densitatea fotografiilor geolocalizate (numărul de fotografii la 1000 rezidenți)

C_{AFA} = cifra de afaceri a localităților.

Însumarea acestora s-a realizat după reducerea la maxim 10p. a valorilor extreme superioare din fiecare clasă, și proporțional, la nivelul întregii clase de valori. În ceea ce privește variabilele Infrastructura turistică și Cifra de afaceri, valorile extreme au fost reduse prin aplicarea rădăcinii pătratică. În Tabel 8

observăm că variația între ecarturile-tip ale variabilelor cu valoare superioară identică (10) este destul de mică. Cu toate acestea ecartul-tip al celor două variabile sus-amintite rămâne inferior celorlalte, având o importanță relativ mai redusă în construirea indicelui total de atractivitate, lăsând o pondere mai importantă elementelor „de potențial”¹.

Tabel 8. Variația mediei și a ecartului-tip a indicatorilor de atractivitate turistică

Variabilă	Resurse naturale	Resurse antropice	Infrastructura turistică	Infrastructura tehnică	Densitatea fotografiilor	Cifra de afaceri
Medie	2,55	1,25	0,35	3,30	0,75	0,30
Ecart-tip	1,28	1,92	0,90	1,87	1,42	0,70

Observăm faptul că municipiul Iași este liderul necontestat, urmat de Suceava și Galați. Deși excentrat, lipsit de rolul de decizie regională pe care l-a avut altădată, Iașul continuă să prezinte cea mai mare atractivitate turistică din Moldova.

Unitățile Administrativ-Teritoriale cu cel mai mare indice de atractivitate sunt, teoretic, centre de gravitate ale zonelor înconjurătoare, o mare parte dintre ele având rol de centru colector pentru *hinterland*: Vatra-Dornei, Bacău, Gura Humorului, Sucevița, Piatra-Neamț, Focșani, Bacău etc. Discretizarea valorilor agregate prin metoda pragurilor naturale (Jenks) și transpunerea acestora într-o cartogramă ne permite să identificăm parte din aceste centre colectoare (Figura 16, stânga). În alte cazuri, UATB-urile cu punctaj ridicat sunt marginale zonei cărora aparțin, relativa izolare sau poziția lor de „fundac” stând chiar la baza atractivității acestora (Ceahlău, Slănic-Moldova, Vânători-Neamț, Putna, Agapia, Pătrăuți, Tulnici etc.)

Așa cum am precizat, *evaluarea potențialului turistic* nu se poate realiza prin însumarea factorilor prezentați, ci din întrunirea a mai multor condiții, premise, care pot favoriza turismul. Alegerea nivelului parametrilor minimi sau a numărului condițiilor minime impuse unui teritoriu pentru a fi considerat ca având „potențial” sau „potențial minim” etc., depinde, așa cum iteram, de scara de analiză și de dimensiunea proiectului teritorial. Aplicând diferențial criteriul minim de resurse și posibilități teritoriale propuse de PATN sau propuse suplimentar de studiul de față (densitatea fotografiilor geolocalizate sau cifra de afaceri) se pot reține diferite scări de diagnostic teritorial. Bineînțeles, condițiile aplicate depind în mare parte de proiectul teritorial care îl fundamentează. Studiul de față, în lipsa unui comanditar concret, rămâne astfel doar un exercițiu-model.

Prezența infrastructurilor turistice (de la minim un spațiu de cazare de 6 locuri înregistrat de INSSE) este o condiție importantă, însă nu esențială pentru

¹ Adesea, prin „elemente de potențial” sunt luate în calcul doar componentele pasive, neactivate, ale teritoriului turistic, cu trimitere directă la resursele naturale și antropice.

turism. Practicile spațiale soldate cu transferuri de capitaluri se pot întâmpla și în lipsa acestora, de aceea nu a fost utilizată ca și condiție *sine qua non*, însă suficientă pentru a deține un anumit nivel de potențial turistic. Pentru ceilalți indicatori, s-au aplicat două condiții minime diferite la fiecare indicator, pentru a genera două niveluri de potențial – *potențial ridicat* (244 localități) și *potențial de bază* (148 localități). Pragul minim în cazul celor două iterări a fost selectat în funcție de procentul din punctajul maxim sau ca procent de localități din total care întruneau condiția respectivă. Celelalte localități (287) se consideră *fără potențial minim*, deși în cadrul unui proiect teritorial ferm, această etichetă poate naște destule controverse. Este necesară, însă, în cadrul dezvoltării teritoriale și a planificării, tranșarea unor limite concrete pentru a putea demara anumite investiții.

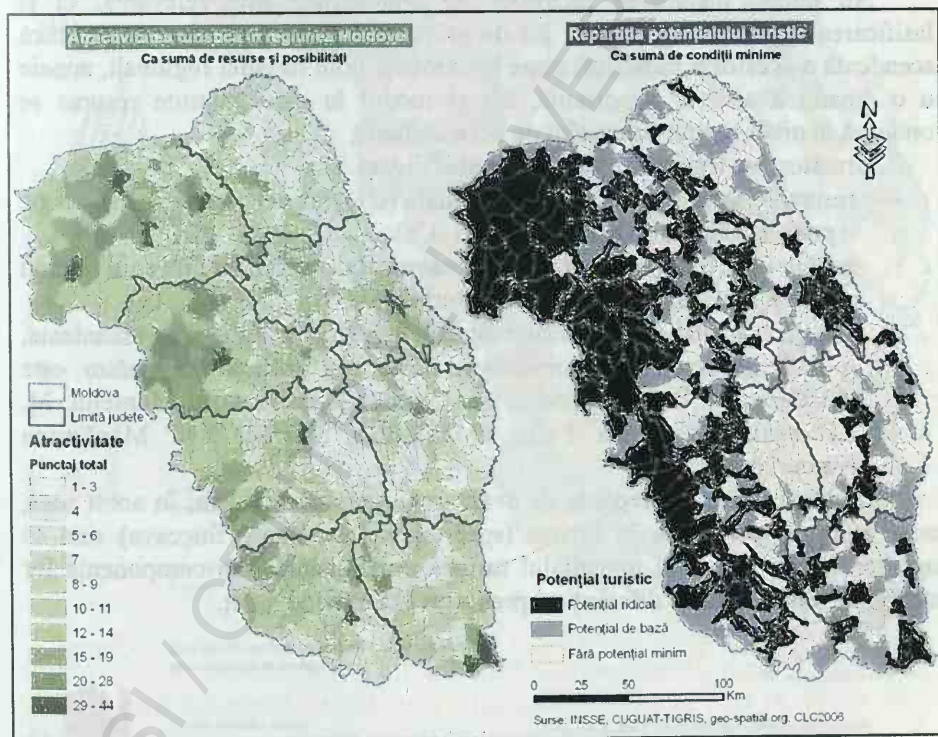


Figura 16. Atractivitate și potențial turistic în Moldova

Studiind materialul cartografic rezultat (Figura 16), rezultă faptul că ariile urbane mari, rama montană, zonele cu bogate resurse naturale și culturale și teritoriile apropiate acestora și proximitatea căilor de comunicație sunt factori de predilecție în localizarea potențialului turistic din regiunea Moldovei.

Observăm o corelație importantă între potențialul turistic ca *sumă de condiții și premise* și atractivitatea turistică ca *sumă de resurse și factori*.

Indicele de atractivitate traduce mult mai bine discontinuitățile spațiale între diferitele zone turistice care ar putea părea continui la nivel de potențial. Invers, potențialul turistic tranșează anumite conglomerate teritoriale. Fractura adâncă vest-est pe care o produce valea Siretului la sud de Roman și până la Tișița, spre exemplu, confirmă rolul accesibilității în turism întrucât în această porțiune legăturile peste Siret sunt foarte rare. Lipsa unor legături sau fluxuri transfrontaliere importante este, de asemenea, unul din factorii explicativi ai atractivității reduse a arealelor la est de râurile Sitna-Jijia sau a celor aflate la est de râul Bârlad. Ilustrarea potențialului turistic este însă necesară pentru a identifica arealele continue care pot gravita în jurul unui centru turistic colector și beneficia pe viitor de proximitatea acestuia.

Nu numai însumarea factorilor de atractivitate este relevantă, ci și clasificarea acestora după modul lor de grupare spațială. Clasificarea ierarhică ascendentă a acestor 6 indicatori pune în evidență polii turistici regionali, zonele cu o dinamică actuală importantă, cât și modul în care anumite resurse se corelează la nivel spațial cu nivelul de accesibilitate.

Următoarele tendințe pot fi observate (Figura 17):

- resursele naturale tind să fie marginale (C1), iar cele antropice să ocupe o poziție centrală în cadrul regiunii (C6);
- zonele ușor accesibile, cu un grad însemnat de umanizare nu sunt în mod automat zone cu mari perspective turistice (C3);
- zonele cele mai dinamice sunt de fapt cele ușor izolate, slab umanizate, în care prezența unui obiectiv natural sau cultural impunător este hotărâtoare (Cheile Bicazului, M. Ceahlău, Lacul Izvoru Muntelui, M. Călimani, Mănăstirea Putna, Mănăstirea Sucevița sau Mănăstirea Humorului) (C5).

Există și unele discrepanțe de evaluare a anumitor resurse; în acest sens, unele județe cu prestigiu în turism (spre exemplu, Neamț, Suceava) tind să supraaprecieze în general potențialul turistic al comunelor din componența lor întrucât se observă unele diferențieri prea nete la limita de județ.

Clasificarea localităților (UATB) din regiunea Moldovei după nivelul indicatorilor de atractivitate turistică

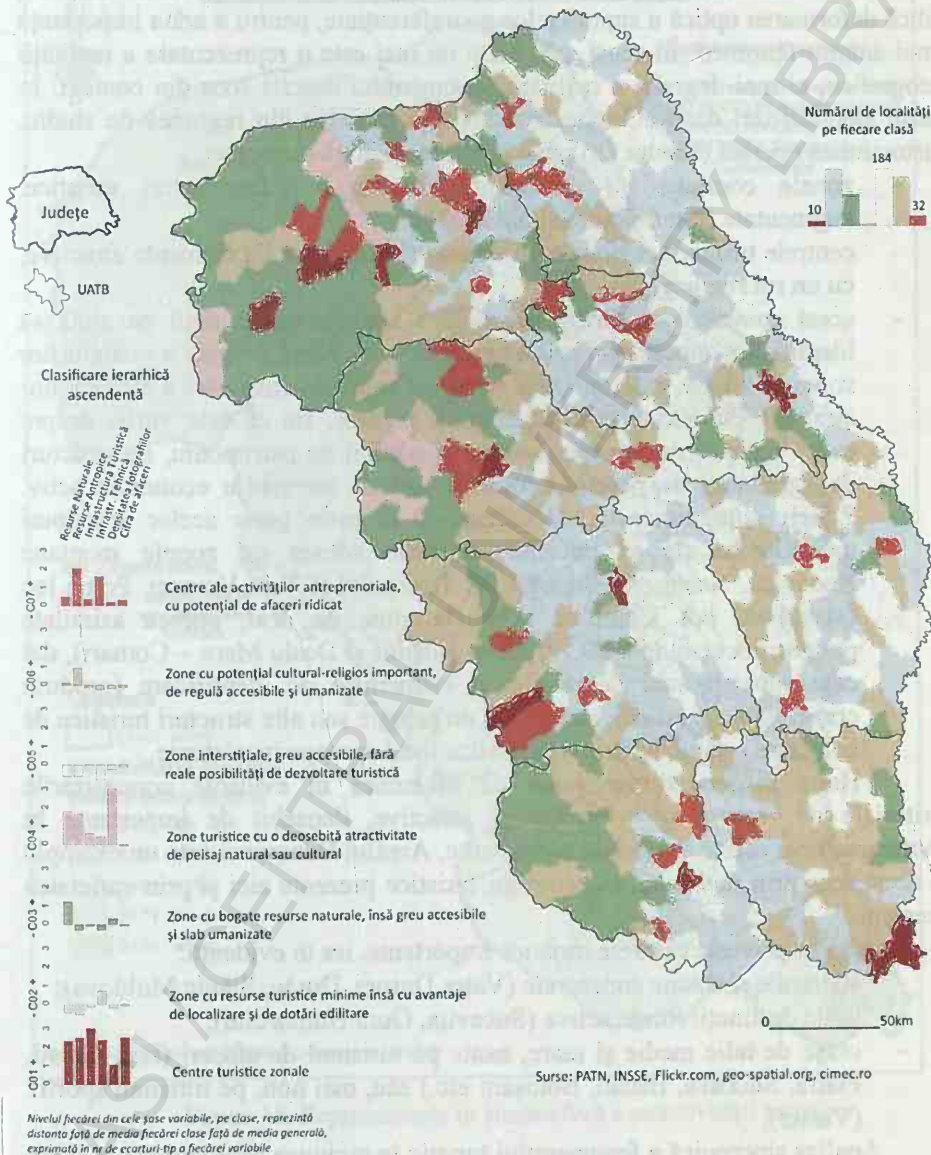


Figura 17. Clasificarea ierarhică ascendentă a indicatorilor de atractivitate turistică din Moldova, pe UATB

O altă tehnică de reprezentare cu rol deosebit în analiză este *anamorfoza*, adică deformarea optică a suprafețelor georeferențiate, pentru a arăta importanța unui anumit fenomen. În acest caz, harta nu mai este o reprezentare a realității geografice, ci mai degrabă a realității fenomenului descris scos din context. În cazul anamorfozei datelor asupra atractivității turistice din regiunea de studiu, distorsiunea operată (Figura 18) pune în evidență două elemente:

- zonele continue cu importante resurse și infrastructuri turistice, augmentate prin fenomenul optic;
- centrele turistice regionale cu un cumul important de elemente atractive, cu un rol regional marcat;
- acest complement cartografic pentru analiza atractivității ne ajută să identificăm zonele prin prisma unei așa-zise *hărți mentale* a vizitatorilor zonei de studiu, care operează adesea o supradimensionare a elementelor atractive cunoscute dintr-o anumită regiune, fie că este vorba despre cadru natural, despre monumente și edificii de patrimoniu, de structuri de agrement, de peisaje deosebite sau de un mediu economic activ. Zonele supradimensionate corespund în mare parte acelor arhetipuri preexistente ale vizitatorilor, corelate adesea cu zonele montane Bucovina, Neamț, V. Bistriței, V. Trotușului și Țara Vrancei. Pe un loc secund se pot identifica și unele zone de deal, adesea asimilate podgoriilor renumite (D. Vrancei, Hușilor și Dealu Mare – Cotnari), dar care subzistă mai degrabă prin elementele de identificare (produse comerciale specifice), structurile de primire sau alte structuri turistice de colectare a capitalurilor vizitatorilor fiind aproape inexistente.

Harta în anamorfoză pune de asemenea în evidență concentrările teritoriale de resurse și infrastructuri atractive, deosebit de importante în conturarea unei oferte teritoriale consistente. Arealul Bucovinei este un exemplu în acest sens prin multitudinea centrelor turistice prezente aici și prin varietatea acestora.

În ceea ce privește centrele turistice importante, ies în evidență:

- stațiunile montane consacrate (Vatra Dornei, Durău, Slănic Moldova);
- noile destinații rurale active (Sucevița, Gura Humorului);
- orașe de talie medie și mare, axate pe turismul de afaceri (Iași, Galați, Piatra, Suceava, Bacău, Botoșani etc.) sau, mai nou, pe turismul sportiv (Vaslui).

Analiza sincronică a fenomenului turistic în regiunea Moldovei ne-a ajutat să înțelegem atuurile teritoriale și morfologia teritorială a funcției turistice la momentul final al perioadei de studiu 2007-2008. În continuare este necesară o privire în amonte, diacronică, pentru a înțelege modul în care teritoriile au beneficiat de structura și poziția lor pentru a-și dezvolta capacitatea de a atrage capitaluri turistice.

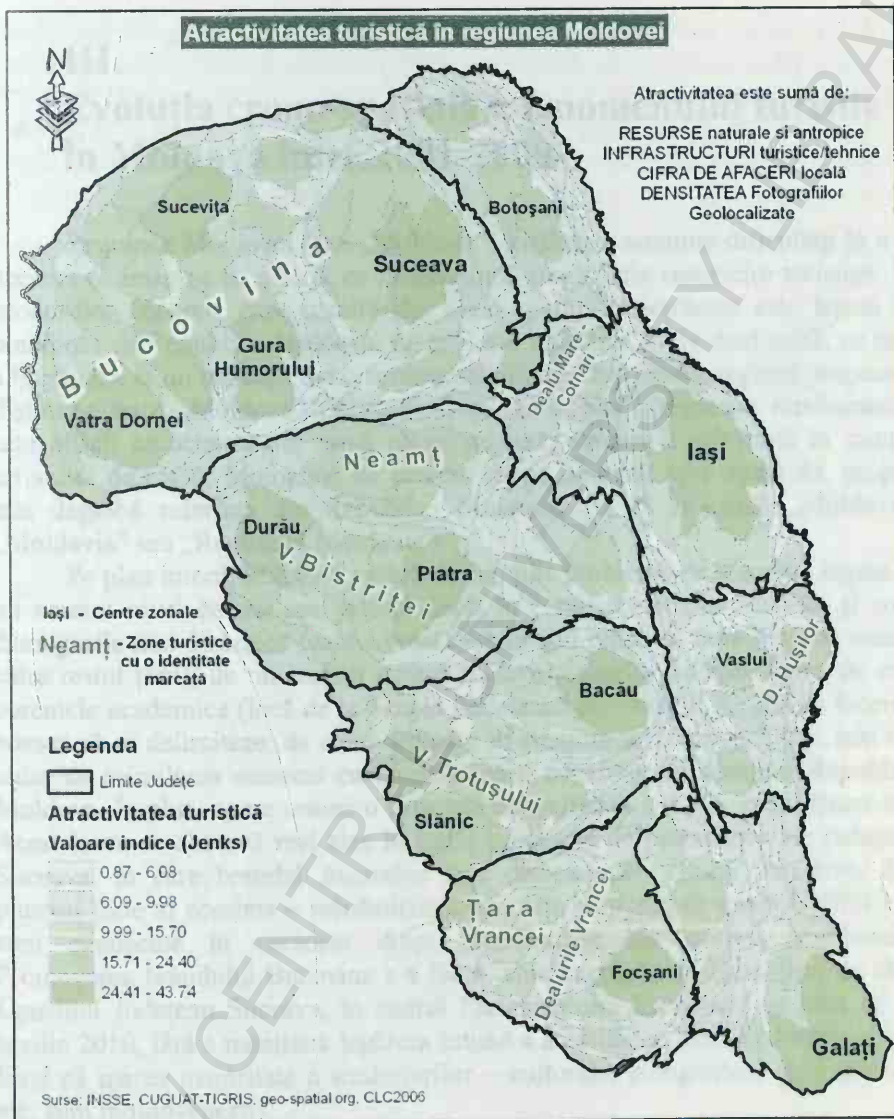


Figura 18. Reprezentarea în anamorfoză a atractivității turistice

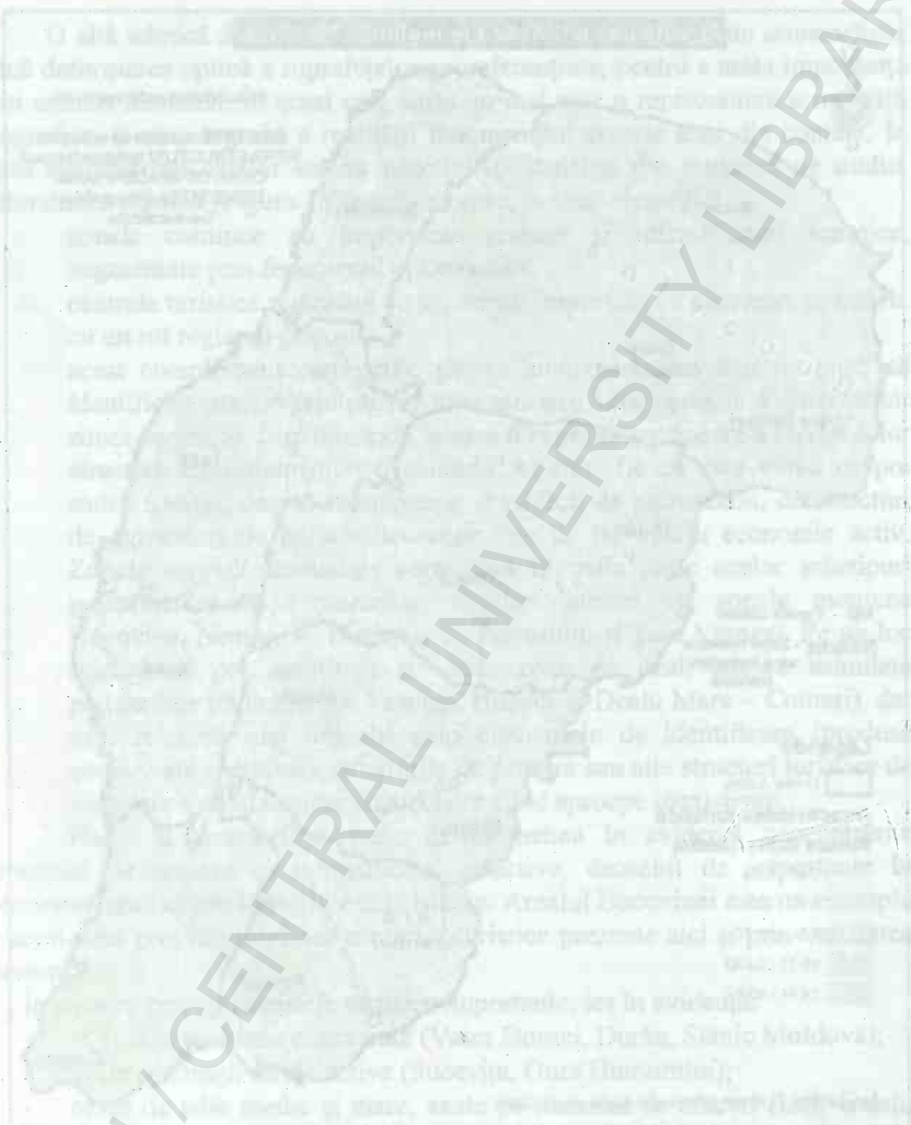


Figura 1. Reprezentarea administrativă a României

Legenda: 1. Județe; 2. Municipii; 3. Orașe; 4. Localități

1. Județe: 1. Bacău, 2. Botoșani, 3. Buzău, 4. Cluj-Napoca, 5. Constanța, 6. Iași, 7. Maramureș, 8. Mehedinti, 9. Mureș, 10. Neamț, 11. Prahova, 12. Suceava, 13. Timișoara, 14. Vaslui, 15. Vrancea, 16. Zalău, 17. Alba Iulia, 18. Arad, 19. Bihor, 20. Brașov, 21. Caracal, 22. Călărași, 23. Giurgiu, 24. Gorj, 25. Harghita, 26. Hunedoara, 27. Ilfov, 28. Jiu, 29. Mehedinți, 30. Mureș, 31. Neamț, 32. Prahova, 33. Suceava, 34. Timișoara, 35. Vaslui, 36. Vrancea, 37. Zalău, 38. Alba Iulia, 39. Arad, 40. Bihor, 41. Botoșani, 42. Buzău, 43. Cluj-Napoca, 44. Constanța, 45. Iași, 46. Maramureș, 47. Mehedinti, 48. Mureș, 49. Neamț, 50. Prahova, 51. Suceava, 52. Timișoara, 53. Vaslui, 54. Vrancea, 55. Zalău, 56. Alba Iulia, 57. Arad, 58. Bihor, 59. Brașov, 60. Caracal, 61. Călărași, 62. Giurgiu, 63. Gorj, 64. Harghita, 65. Hunedoara, 66. Ilfov, 67. Jiu, 68. Mehedinți, 69. Mureș, 70. Neamț, 71. Prahova, 72. Suceava, 73. Timișoara, 74. Vaslui, 75. Vrancea, 76. Zalău, 77. Alba Iulia, 78. Arad, 79. Bihor, 80. Botoșani, 81. Buzău, 82. Cluj-Napoca, 83. Constanța, 84. Iași, 85. Maramureș, 86. Mehedinti, 87. Mureș, 88. Neamț, 89. Prahova, 90. Suceava, 91. Timișoara, 92. Vaslui, 93. Vrancea, 94. Zalău, 95. Alba Iulia, 96. Arad, 97. Bihor, 98. Brașov, 99. Caracal, 100. Călărași, 101. Giurgiu, 102. Gorj, 103. Harghita, 104. Hunedoara, 105. Ilfov, 106. Jiu, 107. Mehedinți, 108. Mureș, 109. Neamț, 110. Prahova, 111. Suceava, 112. Timișoara, 113. Vaslui, 114. Vrancea, 115. Zalău, 116. Alba Iulia, 117. Arad, 118. Bihor, 119. Botoșani, 120. Buzău, 121. Cluj-Napoca, 122. Constanța, 123. Iași, 124. Maramureș, 125. Mehedinti, 126. Mureș, 127. Neamț, 128. Prahova, 129. Suceava, 130. Timișoara, 131. Vaslui, 132. Vrancea, 133. Zalău, 134. Alba Iulia, 135. Arad, 136. Bihor, 137. Brașov, 138. Caracal, 139. Călărași, 140. Giurgiu, 141. Gorj, 142. Harghita, 143. Hunedoara, 144. Ilfov, 145. Jiu, 146. Mehedinți, 147. Mureș, 148. Neamț, 149. Prahova, 150. Suceava, 151. Timișoara, 152. Vaslui, 153. Vrancea, 154. Zalău, 155. Alba Iulia, 156. Arad, 157. Bihor, 158. Botoșani, 159. Buzău, 160. Cluj-Napoca, 161. Constanța, 162. Iași, 163. Maramureș, 164. Mehedinti, 165. Mureș, 166. Neamț, 167. Prahova, 168. Suceava, 169. Timișoara, 170. Vaslui, 171. Vrancea, 172. Zalău, 173. Alba Iulia, 174. Arad, 175. Bihor, 176. Brașov, 177. Caracal, 178. Călărași, 179. Giurgiu, 180. Gorj, 181. Harghita, 182. Hunedoara, 183. Ilfov, 184. Jiu, 185. Mehedinți, 186. Mureș, 187. Neamț, 188. Prahova, 189. Suceava, 190. Timișoara, 191. Vaslui, 192. Vrancea, 193. Zalău, 194. Alba Iulia, 195. Arad, 196. Bihor, 197. Botoșani, 198. Buzău, 199. Cluj-Napoca, 200. Constanța, 201. Iași, 202. Maramureș, 203. Mehedinti, 204. Mureș, 205. Neamț, 206. Prahova, 207. Suceava, 208. Timișoara, 209. Vaslui, 210. Vrancea, 211. Zalău, 212. Alba Iulia, 213. Arad, 214. Bihor, 215. Brașov, 216. Caracal, 217. Călărași, 218. Giurgiu, 219. Gorj, 220. Harghita, 221. Hunedoara, 222. Ilfov, 223. Jiu, 224. Mehedinți, 225. Mureș, 226. Neamț, 227. Prahova, 228. Suceava, 229. Timișoara, 230. Vaslui, 231. Vrancea, 232. Zalău, 233. Alba Iulia, 234. Arad, 235. Bihor, 236. Botoșani, 237. Buzău, 238. Cluj-Napoca, 239. Constanța, 240. Iași, 241. Maramureș, 242. Mehedinti, 243. Mureș, 244. Neamț, 245. Prahova, 246. Suceava, 247. Timișoara, 248. Vaslui, 249. Vrancea, 250. Zalău, 251. Alba Iulia, 252. Arad, 253. Bihor, 254. Brașov, 255. Caracal, 256. Călărași, 257. Giurgiu, 258. Gorj, 259. Harghita, 260. Hunedoara, 261. Ilfov, 262. Jiu, 263. Mehedinți, 264. Mureș, 265. Neamț, 266. Prahova, 267. Suceava, 268. Timișoara, 269. Vaslui, 270. Vrancea, 271. Zalău, 272. Alba Iulia, 273. Arad, 274. Bihor, 275. Botoșani, 276. Buzău, 277. Cluj-Napoca, 278. Constanța, 279. Iași, 280. Maramureș, 281. Mehedinti, 282. Mureș, 283. Neamț, 284. Prahova, 285. Suceava, 286. Timișoara, 287. Vaslui, 288. Vrancea, 289. Zalău, 290. Alba Iulia, 291. Arad, 292. Bihor, 293. Brașov, 294. Caracal, 295. Călărași, 296. Giurgiu, 297. Gorj, 298. Harghita, 299. Hunedoara, 300. Ilfov, 301. Jiu, 302. Mehedinți, 303. Mureș, 304. Neamț, 305. Prahova, 306. Suceava, 307. Timișoara, 308. Vaslui, 309. Vrancea, 310. Zalău, 311. Alba Iulia, 312. Arad, 313. Bihor, 314. Botoșani, 315. Buzău, 316. Cluj-Napoca, 317. Constanța, 318. Iași, 319. Maramureș, 320. Mehedinti, 321. Mureș, 322. Neamț, 323. Prahova, 324. Suceava, 325. Timișoara, 326. Vaslui, 327. Vrancea, 328. Zalău, 329. Alba Iulia, 330. Arad, 331. Bihor, 332. Brașov, 333. Caracal, 334. Călărași, 335. Giurgiu, 336. Gorj, 337. Harghita, 338. Hunedoara, 339. Ilfov, 340. Jiu, 341. Mehedinți, 342. Mureș, 343. Neamț, 344. Prahova, 345. Suceava, 346. Timișoara, 347. Vaslui, 348. Vrancea, 349. Zalău, 350. Alba Iulia, 351. Arad, 352. Bihor, 353. Botoșani, 354. Buzău, 355. Cluj-Napoca, 356. Constanța, 357. Iași, 358. Maramureș, 359. Mehedinti, 360. Mureș, 361. Neamț, 362. Prahova, 363. Suceava, 364. Timișoara, 365. Vaslui, 366. Vrancea, 367. Zalău, 368. Alba Iulia, 369. Arad, 370. Bihor, 371. Brașov, 372. Caracal, 373. Călărași, 374. Giurgiu, 375. Gorj, 376. Harghita, 377. Hunedoara, 378. Ilfov, 379. Jiu, 380. Mehedinți, 381. Mureș, 382. Neamț, 383. Prahova, 384. Suceava, 385. Timișoara, 386. Vaslui, 387. Vrancea, 388. Zalău, 389. Alba Iulia, 390. Arad, 391. Bihor, 392. Botoșani, 393. Buzău, 394. Cluj-Napoca, 395. Constanța, 396. Iași, 397. Maramureș, 398. Mehedinti, 399. Mureș, 400. Neamț, 401. Prahova, 402. Suceava, 403. Timișoara, 404. Vaslui, 405. Vrancea, 406. Zalău, 407. Alba Iulia, 408. Arad, 409. Bihor, 410. Brașov, 411. Caracal, 412. Călărași, 413. Giurgiu, 414. Gorj, 415. Harghita, 416. Hunedoara, 417. Ilfov, 418. Jiu, 419. Mehedinți, 420. Mureș, 421. Neamț, 422. Prahova, 423. Suceava, 424. Timișoara, 425. Vaslui, 426. Vrancea, 427. Zalău, 428. Alba Iulia, 429. Arad, 430. Bihor, 431. Botoșani, 432. Buzău, 433. Cluj-Napoca, 434. Constanța, 435. Iași, 436. Maramureș, 437. Mehedinti, 438. Mureș, 439. Neamț, 440. Prahova, 441. Suceava, 442. Timișoara, 443. Vaslui, 444. Vrancea, 445. Zalău, 446. Alba Iulia, 447. Arad, 448. Bihor, 449. Brașov, 450. Caracal, 451. Călărași, 452. Giurgiu, 453. Gorj, 454. Harghita, 455. Hunedoara, 456. Ilfov, 457. Jiu, 458. Mehedinți, 459. Mureș, 460. Neamț, 461. Prahova, 462. Suceava, 463. Timișoara, 464. Vaslui, 465. Vrancea, 466. Zalău, 467. Alba Iulia, 468. Arad, 469. Bihor, 470. Botoșani, 471. Buzău, 472. Cluj-Napoca, 473. Constanța, 474. Iași, 475. Maramureș, 476. Mehedinti, 477. Mureș, 478. Neamț, 479. Prahova, 480. Suceava, 481. Timișoara, 482. Vaslui, 483. Vrancea, 484. Zalău, 485. Alba Iulia, 486. Arad, 487. Bihor, 488. Brașov, 489. Caracal, 490. Călărași, 491. Giurgiu, 492. Gorj, 493. Harghita, 494. Hunedoara, 495. Ilfov, 496. Jiu, 497. Mehedinți, 498. Mureș, 499. Neamț, 500. Prahova, 501. Suceava, 502. Timișoara, 503. Vaslui, 504. Vrancea, 505. Zalău, 506. Alba Iulia, 507. Arad, 508. Bihor, 509. Botoșani, 510. Buzău, 511. Cluj-Napoca, 512. Constanța, 513. Iași, 514. Maramureș, 515. Mehedinti, 516. Mureș, 517. Neamț, 518. Prahova, 519. Suceava, 520. Timișoara, 521. Vaslui, 522. Vrancea, 523. Zalău, 524. Alba Iulia, 525. Arad, 526. Bihor, 527. Brașov, 528. Caracal, 529. Călărași, 530. Giurgiu, 531. Gorj, 532. Harghita, 533. Hunedoara, 534. Ilfov, 535. Jiu, 536. Mehedinți, 537. Mureș, 538. Neamț, 539. Prahova, 540. Suceava, 541. Timișoara, 542. Vaslui, 543. Vrancea, 544. Zalău, 545. Alba Iulia, 546. Arad, 547. Bihor, 548. Botoșani, 549. Buzău, 550. Cluj-Napoca, 551. Constanța, 552. Iași, 553. Maramureș, 554. Mehedinti, 555. Mureș, 556. Neamț, 557. Prahova, 558. Suceava, 559. Timișoara, 560. Vaslui, 561. Vrancea, 562. Zalău, 563. Alba Iulia, 564. Arad, 565. Bihor, 566. Brașov, 567. Caracal, 568. Călărași, 569. Giurgiu, 570. Gorj, 571. Harghita, 572. Hunedoara, 573. Ilfov, 574. Jiu, 575. Mehedinți, 576. Mureș, 577. Neamț, 578. Prahova, 579. Suceava, 580. Timișoara, 581. Vaslui, 582. Vrancea, 583. Zalău, 584. Alba Iulia, 585. Arad, 586. Bihor, 587. Botoșani, 588. Buzău, 589. Cluj-Napoca, 590. Constanța, 591. Iași, 592. Maramureș, 593. Mehedinti, 594. Mureș, 595. Neamț, 596. Prahova, 597. Suceava, 598. Timișoara, 599. Vaslui, 600. Vrancea, 601. Zalău, 602. Alba Iulia, 603. Arad, 604. Bihor, 605. Brașov, 606. Caracal, 607. Călărași, 608. Giurgiu, 609. Gorj, 610. Harghita, 611. Hunedoara, 612. Ilfov, 613. Jiu, 614. Mehedinți, 615. Mureș, 616. Neamț, 617. Prahova, 618. Suceava, 619. Timișoara, 620. Vaslui, 621. Vrancea, 622. Zalău, 623. Alba Iulia, 624. Arad, 625. Bihor, 626. Botoșani, 627. Buzău, 628. Cluj-Napoca, 629. Constanța, 630. Iași, 631. Maramureș, 632. Mehedinti, 633. Mureș, 634. Neamț, 635. Prahova, 636. Suceava, 637. Timișoara, 638. Vaslui, 639. Vrancea, 640. Zalău, 641. Alba Iulia, 642. Arad, 643. Bihor, 644. Brașov, 645. Caracal, 646. Călărași, 647. Giurgiu, 648. Gorj, 649. Harghita, 650. Hunedoara, 651. Ilfov, 652. Jiu, 653. Mehedinți, 654. Mureș, 655. Neamț, 656. Prahova, 657. Suceava, 658. Timișoara, 659. Vaslui, 660. Vrancea, 661. Zalău, 662. Alba Iulia, 663. Arad, 664. Bihor, 665. Botoșani, 666. Buzău, 667. Cluj-Napoca, 668. Constanța, 669. Iași, 670. Maramureș, 671. Mehedinti, 672. Mureș, 673. Neamț, 674. Prahova, 675. Suceava, 676. Timișoara, 677. Vaslui, 678. Vrancea, 679. Zalău, 680. Alba Iulia, 681. Arad, 682. Bihor, 683. Brașov, 684. Caracal, 685. Călărași, 686. Giurgiu, 687. Gorj, 688. Harghita, 689. Hunedoara, 690. Ilfov, 691. Jiu, 692. Mehedinți, 693. Mureș, 694. Neamț, 695. Prahova, 696. Suceava, 697. Timișoara, 698. Vaslui, 699. Vrancea, 700. Zalău, 701. Alba Iulia, 702. Arad, 703. Bihor, 704. Botoșani, 705. Buzău, 706. Cluj-Napoca, 707. Constanța, 708. Iași, 709. Maramureș, 710. Mehedinti, 711. Mureș, 712. Neamț, 713. Prahova, 714. Suceava, 715. Timișoara, 716. Vaslui, 717. Vrancea, 718. Zalău, 719. Alba Iulia, 720. Arad, 721. Bihor, 722. Brașov, 723. Caracal, 724. Călărași, 725. Giurgiu, 726. Gorj, 727. Harghita, 728. Hunedoara, 729. Ilfov, 730. Jiu, 731. Mehedinți, 732. Mureș, 733. Neamț, 734. Prahova, 735. Suceava, 736. Timișoara, 737. Vaslui, 738. Vrancea, 739. Zalău, 740. Alba Iulia, 741. Arad, 742. Bihor, 743. Botoșani, 744. Buzău, 745. Cluj-Napoca, 746. Constanța, 747. Iași, 748. Maramureș, 749. Mehedinti, 750. Mureș, 751. Neamț, 752. Prahova, 753. Suceava, 754. Timișoara, 755. Vaslui, 756. Vrancea, 757. Zalău, 758. Alba Iulia, 759. Arad, 760. Bihor, 761. Brașov, 762. Caracal, 763. Călărași, 764. Giurgiu, 765. Gorj, 766. Harghita, 767. Hunedoara, 768. Ilfov, 769. Jiu, 770. Mehedinți, 771. Mureș, 772. Neamț, 773. Prahova, 774. Suceava, 775. Timișoara, 776. Vaslui, 777. Vrancea, 778. Zalău, 779. Alba Iulia, 780. Arad, 781. Bihor, 782. Botoșani, 783. Buzău, 784. Cluj-Napoca, 785. Constanța, 786. Iași, 787. Maramureș, 788. Mehedinti, 789. Mureș, 790. Neamț, 791. Prahova, 792. Suceava, 793. Timișoara, 794. Vaslui, 795. Vrancea, 796. Zalău, 797. Alba Iulia, 798. Arad, 799. Bihor, 800. Brașov, 801. Caracal, 802. Călărași, 803. Giurgiu, 804. Gorj, 805. Harghita, 806. Hunedoara, 807. Ilfov, 808. Jiu, 809. Mehedinți, 810. Mureș, 811. Neamț, 812. Prahova, 813. Suceava, 814. Timișoara, 815. Vaslui, 816. Vrancea, 817. Zalău, 818. Alba Iulia, 819. Arad, 820. Bihor, 821. Botoșani, 822. Buzău, 823. Cluj-Napoca, 824. Constanța, 825. Iași, 826. Maramureș, 827. Mehedinti, 828. Mureș, 829. Neamț, 830. Prahova, 831. Suceava, 832. Timișoara, 833. Vaslui, 834. Vrancea, 835. Zalău, 836. Alba Iulia, 837. Arad, 838. Bihor, 839. Brașov, 840. Caracal, 841. Călărași, 842. Giurgiu, 843. Gorj, 844. Harghita, 845. Hunedoara, 846. Ilfov, 847. Jiu, 848. Mehedinți, 849. Mureș, 850. Neamț, 851. Prahova, 852. Suceava, 853. Timișoara, 854. Vaslui, 855. Vrancea, 856. Zalău, 857. Alba Iulia, 858. Arad, 859. Bihor, 860. Botoșani, 861. Buzău, 862. Cluj-Napoca, 863. Constanța, 864. Iași, 865. Maramureș, 866. Mehedinti, 867. Mureș, 868. Neamț, 869. Prahova, 870. Suceava, 871. Timișoara, 872. Vaslui, 873. Vrancea, 874. Zalău, 875. Alba Iulia, 876. Arad, 877. Bihor, 878. Brașov, 879. Caracal, 880. Călărași, 881. Giurgiu, 882. Gorj, 883. Harghita, 884. Hunedoara, 885. Ilfov, 886. Jiu, 887. Mehedinți, 888. Mureș, 889. Neamț, 890. Prahova, 891. Suceava, 892. Timișoara, 893. Vaslui, 894. Vrancea, 895. Zalău, 896. Alba Iulia, 897. Arad, 898. Bihor, 899. Botoșani, 900. Buzău, 901. Cluj-Napoca, 902. Constanța, 903. Iași, 904. Maramureș, 905. Mehedinti, 906. Mureș, 907. Neamț, 908. Prahova, 909. Suceava, 910. Timișoara, 911. Vaslui, 912. Vrancea, 913. Zalău, 914. Alba Iulia, 915. Arad, 916. Bihor, 917. Brașov, 918. Caracal, 919. Călărași, 920. Giurgiu, 921. Gorj, 922. Harghita, 923. Hunedoara, 924. Ilfov, 925. Jiu, 926. Mehedinți, 927. Mureș, 928. Neamț, 929. Prahova, 930. Suceava, 931. Timișoara, 932. Vaslui, 933. Vrancea, 934. Zalău, 935. Alba Iulia, 936. Arad, 937. Bihor, 938. Botoșani, 939. Buzău, 940. Cluj-Napoca, 941. Constanța, 942. Iași, 943. Maramureș, 944. Mehedinti, 945. Mureș, 946. Neamț, 947. Prahova, 948. Suceava, 949. Timișoara, 950. Vaslui, 951. Vrancea, 952. Zalău, 953. Alba Iulia, 954. Arad, 955. Bihor, 956. Brașov, 957. Caracal, 958. Călărași, 959. Giurgiu, 960. Gorj, 961. Harghita, 962. Hunedoara, 963. Ilfov, 964. Jiu, 965. Mehedinți, 966. Mureș, 967. Neamț, 968. Prahova, 969. Suceava, 970. Timișoara, 971. Vaslui, 972. Vrancea, 973. Zalău, 974. Alba Iulia, 975. Arad, 976. Bihor, 977. Botoșani, 978. Buzău, 979. Cluj-Napoca, 980. Constanța, 981. Iași, 982. Maramureș, 983. Mehedinti, 984. Mureș, 985. Neamț, 986. Prahova, 987. Suceava, 988. Timișoara, 989. Vaslui, 990. Vrancea, 991. Zalău, 992. Alba Iulia, 993. Arad, 994. Bihor, 995. Brașov, 996. Caracal, 997. Călărași, 998. Giurgiu, 999. Gorj, 1000. Harghita, 1001. Hunedoara, 1002. Ilfov, 1003. Jiu, 1004. Mehedinți, 1005. Mureș, 1006. Neamț, 1007. Prahova, 1008. Suceava, 1009. Timișoara, 1010. Vaslui, 1011. Vrancea, 1012. Zalău, 1013. Alba Iulia, 1014. Arad, 1015. Bihor, 1016. Botoșani, 1017. Buzău, 1018. Cluj-Napoca, 1019. Constanța, 1020. Iași, 1021. Maramureș, 1022. Mehedinti, 1023. Mureș, 1024. Neamț, 1025. Prahova, 1026. Suceava, 1027. Timișoara, 1028. Vaslui, 1029. Vrancea, 1030. Zalău, 1031. Alba Iulia, 1032. Arad, 1033. Bihor, 1034. Brașov, 1035. Caracal, 1036. Călărași, 1037. Giurgiu, 1038. Gorj, 1039. Harghita, 1040. Hunedoara, 1041. Ilfov, 1042. Jiu, 1043. Mehedinți, 1044. Mureș, 1045. Neamț, 1046. Prahova, 1047. Suceava, 1048. Timișoara, 1049. Vaslui, 1050. Vrancea, 1051. Zalău, 1052. Alba Iulia, 1053. Arad, 1054. Bihor, 1055. Botoșani, 1056. Buzău, 1057. Cluj-Napoca, 1058. Constanța, 1059. Iași, 1060. Maramureș, 1061. Mehedinti, 1062. Mureș, 1063. Neamț, 1064. Prahova, 1065. Suceava, 1066. Timișoara, 1067. Vaslui, 1068. Vrancea, 1069. Zalău, 1070. Alba Iulia, 1071. Arad, 1072. Bihor, 1073. Brașov, 1074. Caracal, 1075. Călărași, 1076. Giurgiu, 1077. Gorj, 1078. Harghita, 1079. Hunedoara, 1080. Ilfov, 1081. Jiu, 1082. Mehedinți, 1083. Mureș, 1084. Neamț, 1085. Prahova, 1086. Suceava, 1087. Timișoara, 1088. Vaslui, 1089. Vrancea, 1090. Zalău, 1091. Alba Iulia, 1092. Arad, 1093. Bihor, 1094. Botoșani, 1095. Buzău, 1096. Cluj-Napoca, 1097. Constanța, 1098. Iași, 1099. Maramureș, 1100. Mehedinti, 1101. Mureș, 1102. Neamț, 1103. Prahova, 1104. Suceava, 1105. Timișoara, 1106. Vaslui, 1107. Vrancea, 1108. Zalău, 1109. Alba Iulia, 1110. Arad, 1111. Bihor, 1112. Brașov, 1113. Caracal, 1114. Călărași, 1115. Giurgiu, 1116. Gorj, 1117. Harghita, 1118. Hunedoara, 1119. Ilfov, 1120. Jiu, 1121. Mehedinți, 1122. Mureș, 1123. Neamț, 1124. Prahova, 1125. Suceava, 1126. Timișoara, 1127. Vaslui, 1128. Vrancea, 1129. Zalău, 1130. Alba Iulia, 1131. Arad, 1132. Bihor, 1133. Botoșani, 1134. Buzău, 1135. Cluj-Napoca, 1136. Constanța, 1137. Iași, 1138. Maramureș, 1139. Mehedinti, 1140. Mureș, 1141. Neamț, 1142. Prahova, 1143. Suceava, 1144. Timișoara, 1145. Vaslui, 1146. Vrancea, 1147. Zalău, 1148. Alba Iulia, 1149. Arad, 1150. Bihor, 1151. Brașov, 1152. Caracal, 1153. Călărași, 1154. Giurgiu, 1155. Gorj, 1156. Harghita, 1157. Hunedoara, 1158. Ilfov, 1159. Jiu, 1160. Mehedinți, 1161. Mureș, 1162. Neamț, 1163. Prahova, 1164. Suceava, 1165. Timișoara, 1166. Vaslui, 1167. Vrancea, 1168. Zalău, 1169. Alba Iulia, 1170. Arad, 1171. Bihor, 1172. Botoșani, 1173. Buzău, 1174. Cluj-Napoca, 1175. Constanța, 1176. Iași, 1177. Maramureș, 1178. Mehedinti, 1179. Mureș, 1180. Neamț, 1181. Prahova, 1182. Suceava, 1183. Timișoara, 1184. Vaslui, 1185. Vrancea, 1186. Zalău, 1187. Alba Iulia, 1188. Arad, 1189. Bihor, 1190. Brașov, 1191. Caracal, 1192. Călărași, 1193. Giurgiu, 1194. Gorj, 1195. Harghita, 1196. Hunedoara, 1197. Ilfov, 1198. Jiu, 1199. Mehedinți, 1200. Mureș, 1201. Neamț, 1202. Prahova, 1203. Suceava, 1204. Timișoara, 1205. Vaslui, 1206. Vrancea, 1207. Zalău, 1208. Alba Iulia, 1209. Arad, 1210. Bihor, 1211. Botoșani, 1212. Buzău, 1213. Cluj-Napoca, 1214. Constanța, 1215. Iași, 1216. Maramureș, 1217. Mehedinti, 1218. Mureș, 1219. Neamț, 1220. Prahova, 1221. Suceava, 1222. Timișoara, 1223. Vaslui, 1224. Vrancea, 1225. Zalău, 1226. Alba Iulia, 1227. Arad, 1228. Bihor, 1229. Brașov, 1230. Caracal, 1231. Călărași, 1232. Giurgiu, 1233. Gorj, 1234. Harghita, 1235. Hunedoara, 1236. Ilfov, 1237. Jiu, 1238. Mehedinți, 1239. Mureș, 1240. Neamț, 1241. Prahova, 1242. Suceava, 1243. Timișoara, 1244. Vaslui, 1245. Vrancea, 1246. Zalău, 1247. Alba Iulia, 1248. Arad, 1249. Bihor, 1250. Botoșani, 1251. Buzău, 1252. Cluj-Napoca, 1253. Constanța, 1254. Iași, 1255. Maramureș, 1256. Mehedinti, 1257. Mureș, 1258. Neamț, 1259. Prahova, 1260. Suceava, 1261. Timișoara, 1262. Vaslui, 1263. Vrancea, 1264. Zalău, 1265. Alba Iulia, 1266. Arad, 1267. Bihor, 1268. Brașov, 1269. Caracal, 1270. Călărași, 1271. Giurgiu, 1272. Gorj, 1273. Harghita, 1274. Hunedoara, 1275. Ilfov, 1276. Jiu, 1277. Mehedinți, 1278. Mureș, 1279. Neamț, 1280. Prahova, 1281. Suceava, 1282. Timișoara, 1283. Vaslui, 1284. Vrancea, 1285. Zalău, 1286. Alba Iulia, 1287. Arad, 1288. Bihor, 1289. Botoșani, 1290. Buzău, 1291. Cluj-Napoca, 1292. Constanța, 1293. Iași, 1294. Maramureș, 1295. Mehedinti, 1296. Mureș, 1297. Neamț, 1298. Prahova, 1299. Suceava,

III.

Evoluția crono-spațială a fenomenului turistic în Moldova între 2001-2009

Regiunea Moldovei (sau „Moldova”) întâlnește anumite dificultăți în a se impune ca imagine de marcă, ca *brand name* atașabil fie resurselor turistice, fie produselor concrete care rezultă din acest spațiu. Dificultatea este legată de omofonia cu Republica Moldova, un teritoriu mult mai individualizabil, cu care a împărtășit la un moment dat o aceeași statalitate. Deși limba engleză propune o distincție între „Moldova” (Republica) și „Moldavia” (regiunea românească), este dificil ca aceasta din urmă să se impună, să capete relevanță în mintea turistului de masă. Motoarele de căutare de pe internet, spre exemplu, propun mai degrabă referințe din Republica Moldova, fie că se caută „Moldova”, „Moldavia” sau „Region of Moldavia”.

Pe plan intern, Moldova suferă de anumite probleme de imagine, legate de un anumit nivel de trai mai scăzut decât în restul teritoriului, corelat și cu o demografie mai dinamică (care a creat de-a lungul timpului mobilități de muncă către restul țării), de un anumit accent regional asimilat limbilor slave de care curentele academice (încă de la Școala Ardeleană din secolul XVIII) au încercat adesea să se delimiteze, de o subechipare în anumite infrastructuri sau, mai rar, chiar de asimilarea acesteia cu anumite părți negative ale imaginii Republicii Moldova. În plus, apare uneori o separare nejustificată a sub-regiunii Bucovina. Acest lucru se observă mai ales în unele programe de promovare ale județului Suceava, în care brandul *Bucovina* este disociat de brandul *Moldova*, deși punctul forte al acesteia – mănăstirile medievale pictate, sub tutela UNESCO – sunt cunoscute în occident drept „mănăstirile din nordul Moldovei”¹. Promovarea brandului Bucovina s-a făcut, spre exemplu, la Bruxelles, de către Consiliul Județean Suceava, în cadrul Parlamentului European, pe data de 13 aprilie 2010, fără a menționa legătura intimă a acestuia cu brandul Moldova (dat fiind că marea majoritate a simbolurilor – culturale, etnografice, gastronomice etc. sunt moldovenesti).

Regiunea turistică prezentă pe site-ul oficial de informare turistică al Ministerului de resort (www.romaniatourism.com) identifică clar regiunea Moldovei în limitele propuse în studiul de față, însă preferă denumirea de „Bucovina și Moldova” (ca și *Le Guide du Routard – Roumanie*) din motive care țin mai mult de notorietatea mai mare a brandului Bucovina în interiorul

¹ Nu este utilizată sintagma „Mănăstirile din Bucovina”, întrucât acestea preced cronologic existența sub-regiunii Bucovina.

României. Imaginea de marcă a Moldovei¹ se construiește pe patru mari elemente: Mănăstirile pictate din nordul Moldovei, orașul Iași – fosta capitală a Principatului Moldovei, bucatele moldovenesti, vinurile și podgoriile. La nivel de regiune turistică, ghidurile internaționale de promovare turistică propun o delimitare destul de asemănătoare și sunt în general de acord asupra delimitării regiunii Moldovei la teritoriul celor 8 județe din partea nord-estică (Figura 19).



C. Juler (2010) – *Ghidul turistic "Romania"*, National Geographic Traveler, Ed. Castelli Bolis



N. Longley, T. Burford (2008) – *The Rough Guide to Romania*, Ed. Rough Guides London

Figura 19. Regionarea turistică a României prezentă în două ghiduri turistice internaționale

Trecerea la o economie de piață după 1989 a permis societății să se reazeze după noile principii ale libertății antreprenoriatului, a creșterii eficienței schimburilor comerciale și a serviciilor etc. Privatizarea în mare parte a structurilor turistice, mai ales după 1995 a favorizat concurența teritorială. Structurile foarte mari (de obicei tabere școlare sau unele structuri balneare) au rămas încă în administrația unor regii de stat sau a unor sindicate, rămânând fie la un minim de activitate, fie suspendând-o pe perioadă nedeterminată. Lipsa modernizărilor a atras adesea închiderea unora dintre acestea (în special tabere) din cauza unor probleme de administrare sau din cauza nerespectării regulilor de igienă (cazul taberelor Agafton-Botoșani, Buciumeni-Galați, Strunga-Iași) sau din cauza unor incendii (Tazlău-Neamț).

Implicațiile economice și geografice ale acestor schimbări s-au simțit însă până către 2000-2003, când observăm o anumită tendință de stabilitate în reorganizările de gestiune a fostelor structuri de stat și un elan deosebit al inițiativelor mici, mai ales prin structurile de cazare de tip pensiune.

¹ După site-ul oficial www.romaniatourism.com

Perioada pe care o supunem analizei este 2001-2009 deoarece aceasta reprezintă perioada pentru care Institutul Național de Statistică a colectat date relativ complete în turism. Deși datele privitoare la unitățile de cazare și locurile aferente au fost colectate din 1990, în ceea ce privește cererea turistică, abia din 2001 INSSE pune la dispoziție date privitoare la sosirile turistice și la înnoptările turistice în structurile turistice cu funcțiuni de cazare.

Există o sumă de alți indicatori relevanți pentru turism pentru care nu există o continuitate a datelor anuale – structuri de alimentație clasificate, mari structuri de agrement sau indicatori ai consumului turistic – număr de vizitatori în structuri de agrement, muzee, biserici, case memoriale etc. În același timp, lipsa acestora nu este critică pentru studiul de față întrucât acestea prezintă dezavantajul de a nu reflecta fidel activitatea turistică. Este foarte dificilă disocierea, în cadrul acestora, între turistul propriu-zis (ne-rezident) și „recreaționistul”¹ (localnici, rezidenți). Din perspectiva pe care o propune studiul de față – aceea că turismul reprezintă fluxuri de persoane, capitaluri și informație care își au originea din afara arealului de referință către acesta din urmă – doar structurile de cazare și nivelul de frecventare a acestora respectă în mare parte criteriile reținute.

Analiza indicatorilor reținuți se va realiza multiscalar, de la nivelul regional, către cel zonal și local (UATB), pentru a surprinde comportamentul evolutiv al diferitelor paliere teritoriale în ceea ce privește fenomenul turistic și a reuși, ulterior, să găsim explicații pentru rolul (cum?), amplitudinea (cât?) și locurile (unde?) în care accesibilitatea geografică este determinantă pentru turism.

III.1. Evoluția ofertei turistice din unitățile cu funcțiuni de cazare

III.1.1. Unitățile de cazare

Institutul Național de Statistică definește *structura de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică* drept orice construcție sau amenajare, care furnizează în mod permanent sau sezonier serviciul de cazare și alte servicii specifice pentru turiști².

În perioada de studiu se constată la nivelul Moldovei o creștere importantă a ritmului clasificării de noi unități de cazare, urmând tendințele naționale. Această dezvoltare are la bază mai multe cauze, printre care:

- un anumit grad de stabilitate economică a țării după 1995;

¹ „Recreaționist” – nume dat de Page & Hall (2004) pentru a desemna persoana care realizează anumite activități similare celor specific turistice, însă care provine din comunitatea care oferă respectivele activități.

² www.insse.ro

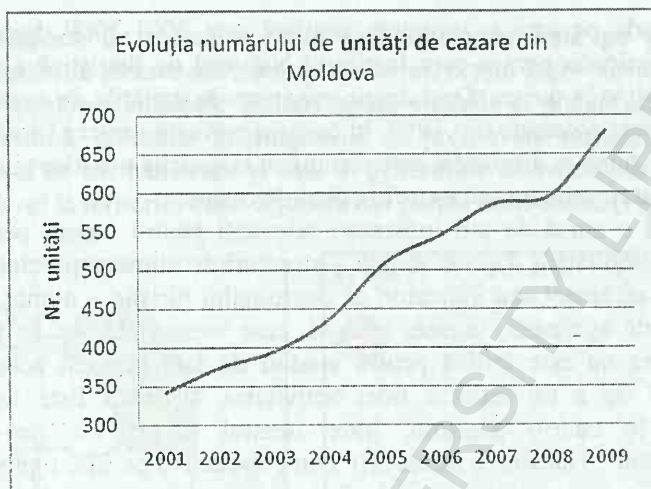


Figura 20. Evoluția numărului de unități de cazare. Sursa datelor: INSSE

- creșterea imaginii țării odată cu semnarea protocolului de aderare la UE în 1995;
- creșterea percepției generale asupra turismului ca factor de dezvoltare;
- emiterea unor acte normative care declară turismul drept „un domeniu prioritar al economiei naționale”¹ sau care vin să îl sprijine efectiv.

Dintre acestea din urmă, ne vom opri asupra două acte mai importante. Este vorba mai întâi despre Ordonanța 62/1994², a cărei principală prevedere este „scutirea de la plată a impozitului pe venit pe o perioadă de 3 ani a pensiunilor și fermelor agroturistice, care au ca obiect de activitate, înscris în autorizația de funcționare, servicii turistice”. Ulterior, Legea nr. 187 / 1998³ (pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 63/1997) prevede ulterioare facilități pentru dezvoltarea turismului rural, cea mai importantă fiind probabil „scutirea de la plata impozitului pe venit, respectiv pe profit, pe o perioadă de 10 ani din momentul clasificării, a pensiunii turistice sau a pensiunii agroturistice”. Cu această ocazie, se produce și o redefinire a capacității pensiunii turistice, de la „structura cu o capacitate cuprinsă între 3 și 20 de camere” în 1994, la structuri turistice amplasate în mediul rural, având o capacitate de cazare de până

¹ Conform O.G. 58/1998.

² ORDONANTA nr. 62 din 24 august 1994 privind stabilirea unor facilități pentru dezvoltarea sistemului de turism rural din zona montană, Delta Dunării și litoralul Mării Negre, act emis de Guvernul României, publicat în Monitorul Oficial nr. 245 din 30 August 1994.

³ Legea nr. 187 / 1998 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 63/1997 privind stabilirea unor facilități pentru dezvoltarea turismului rural publicată în Monitorul Oficial nr. 394 din 16 Octombrie 1998.

la 10 camere, totalizând maximum 30 de locuri” în 1998. Astfel, creșterea facilităților fiscale se adresează mai degrabă inițiativelor și structurilor mici, sprijinind adesea reconversia funcțională a locuințelor sau anexelor. Pensunile agroturistice (denumite „ferme agroturistice” în 1994) au aceleași prevederi de capacitate, însă trebuie să aibă „posibilitatea de a asigura o parte din alimentația turiștilor cu produse din producția proprie”.

Constatăm o dublare a unităților de cazare între 2001 și 2009 (Figura 20), cu o medie de circa 40 noi unități de cazare anual. Se observă, de asemenea, două perioade de minim (2003 și 2008) și două perioade de maxim (2005 și 2009), acestea din urmă deținând cele mai mari valori, circa 80 de noi unități declarate pe an. Vom reține aceste momente-cheie pentru a înțelege ulterior alte fenomene.

Trebuie avut în vedere faptul că apariția de noi structuri de cazare a fost însoțită adesea și de închiderea unor structuri neperformante (hoteluri, moteluri, tabere sau popasuri), însă nu într-un număr însemnat ca și număr de unități. Ceea ce este mai important este dezvoltarea generalizată, fără precedent, a modelului pensiunii turistice și agroturistice, structuri de dimensiuni mici (care sprijină dezvoltarea locală), așa cum reiese și din Figura 21. Pentru o acoperire mai largă, INSSE a utilizat drept criteriu pentru pensiuni „capacitatea de cazare de până la 20 camere, totalizând maxim 60 de locuri, funcționând în locuințele cetățenilor sau în clădiri independente, care asigură în spații special amenajate cazarea turiștilor și condițiile de pregătire și servire a mesei”. În zonele profund rurale s-a dezvoltat relativ rapid și modelul pensiunii agroturistice, care se remarcă statistic doar prin dimensiunile reduse, de până la 8 camere. Celelalte cerințe, cum ar fi „posibilitatea participării la activitățile gospodărești sau meșteșugărești” sau integrarea produselor agricole în servirea mesei au fost slab monitorizate sau au suferit schimbări de definire în perioada de studiu.

Deși mult mai lentă, tendința ascendentă se observă și la noile unități hoteliere (Figura 21), adesea fiind vorba de reconversia și modernizarea unor vechi structuri abandonate după 1990. Dintre acestea, hotelul pentru tineret și hostelul, ambele variante *low-cost*, cunosc o creștere procentuală importantă. Restul structurilor sunt într-un declin lent, întrucât fie pierd din atractivitate (motelul, spre exemplu), fie necesită o gestiune complexă care adesea nu este asumată corespunzător (taberele, căsuțele, campingurile etc.)

Cele două momente de vârf 2005 și 2009 – cu circa 80 de noi structuri de cazare – necesită căutarea unor explicații. Trebuie luat în considerare faptul că în unele cazuri este vorba despre punerea în legalitate a unor structuri de cazare de dimensiuni mici sau în zone mai retrase (de regulă profund rurale), în care nu a fost necesar la început o încadrare legală a activității acestora. Momentul 2005 poate fi pus în legătură cu instituirea cotei unice de impozitare din Noul Cod Fiscal, aprobat prin ședință de guvern în decembrie 2004. Aceasta a generat reduceri de impozit de la 25% la 16% pentru profitul firmelor și de la 18%-40%

la 16% pentru veniturile persoanelor fizice¹. În același timp a fost însoțită și de o simplificare a gestiunii contabile a microîntreprinderilor. Toate acestea pot fi luate în considerare în procesul de creșterea transparenței factorilor comerciali și intrarea în legalitate a numeroase structuri de cazare prin clasificarea acestora și crearea unui cadru economic legal, absolut necesar și pentru a putea crește vizibilitatea prin publicitate. În același timp această lege aduce cu sine dispariția scutirii pe 10 ani de la plata impozitului pe venit pentru pensiunile rurale (instituită în 1997), lucru care nu a afectat foarte mult inițiativele noi, întrucât o mare parte din aceste structuri mici nu au fost niciodată supuse unui control sever asupra nivelului veniturilor (fapt semnalat cu precădere în mediul rural).

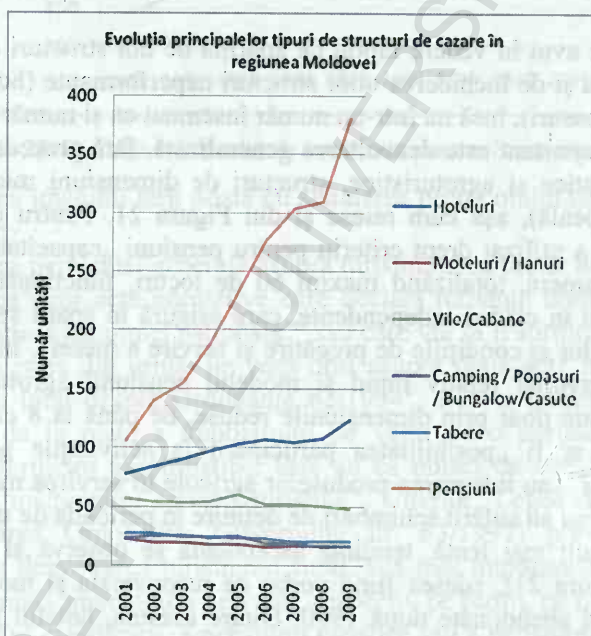


Figura 21. Evoluția tipurilor de structuri de cazare. Sursa datelor: INSSE

Momentul 2009, în schimb, este un moment de acumulare a numeroase proiecte de dezvoltare în turism, pe fondul unei creșteri fără precedent a sectorului imobiliar și de construcții în perioada 2007-2008. Trebuie avut în vedere faptul că România, în 2007, ocupa primul loc în Uniunea Europeană la ritmul de creștere a lucrărilor de construcții și de inginerie civilă (date din trimestrul al treilea al anului 2007), de peste 13 ori mai accelerat decât media

¹ <http://www.jurnalul.ro/bani-afaceri/economia/impozit-unic-pe-venit-de-16-54023.html>

europăeană, potrivit biroului european de statistică Eurostat¹. Creșterea a continuat și în 2008, cu aproape 20%. Deși creșterea accelerată a fost stopată brusc, la finele anului 2008, din cauza recesiunii economice care s-a instalat (a doua mare scădere a ritmului lucrărilor în construcții din UE, după Eurostat), trebuie luat în calcul faptul că există un efect de întârziere de minim 1-2 ani de la demararea unor investiții și până la finalizarea acestora.

Pentru a înțelege variațiile în interiorul regiunii de studiu, este necesară schimbarea scării de analiză, de la regional către local. Întrucât nivelul intermediar (zonal) pe care îl propunem prin acest studiu reprezintă un instrument final pentru analiza accesibilității, vom propune abordarea acestuia într-un subcapitol separat, concludiv. Ipoteza care stă la baza acestui principiu este că există o continuitate a comportamentelor teritoriale la nivel de zonă turistică, așa cum am definit-o în capitolul precedent.

Nivelul local reținut se referă la teritoriul elementar care conține elementele cantitative, și anume Unitățile administrativ-teritoriale de bază sau UATB (comuna sau orașul, cu localitățile componente), în număr de 677 în regiunea de studiu, dintre care 195 (aproape 30%) prezintă structuri turistice cu funcțiuni de primire. Se va considera faptul că acest teritoriu elementar este omogen, iar elementele din interiorul acestuia sunt însumate. Pentru reprezentările grafice s-a utilizat, din nou, programul ArcGis, care prezintă avantajul de a reprezenta fidel datele în teritoriu, de a realiza suprapunerea straturilor tematice, dar mai ales posibilitatea de a cuantifica relațiile dintre obiectele teritoriale.

Pentru reprezentarea datelor absolute prin cartodiagrame, a fost estimat punctul central în teritoriul administrativ care este cel mai aproape de toate structurile de cazare din acel teritoriu, pe care să se sprijine diagrama. În cazul teritoriilor cu o singură structură de cazare sau aglomerate într-un singur nucleu (caz întâlnit mai ales în zonele rurale sau de tranzit), punctul central a fost poziționat precis pe structura de cazare în cauză pentru o mai bună înțelegere a rațiunii spațiale a acesteia.

Întrucât este deosebit de dificilă urmărirea evoluției turismului la nivelul celor 195 de comune și orașe pe întreaga perioadă 2001-2009, s-a calculat diferența între începutul și sfârșitul perioadei de referință. După mai multe tatonări, s-a observat faptul că anul 2009 induce perturbări importante pe fondul recesiunii economice care nu au legătură în vreun fel cu factorii de accesibilitate care sunt urmăriți în studiul de față. De aceea s-a preferat luarea în calcul a perioadei 2001-2008 în analiza locală, urmând ca problema crizei economice (evoluția între 2008 și 2009) să fie analizată separat.

¹ sursa <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

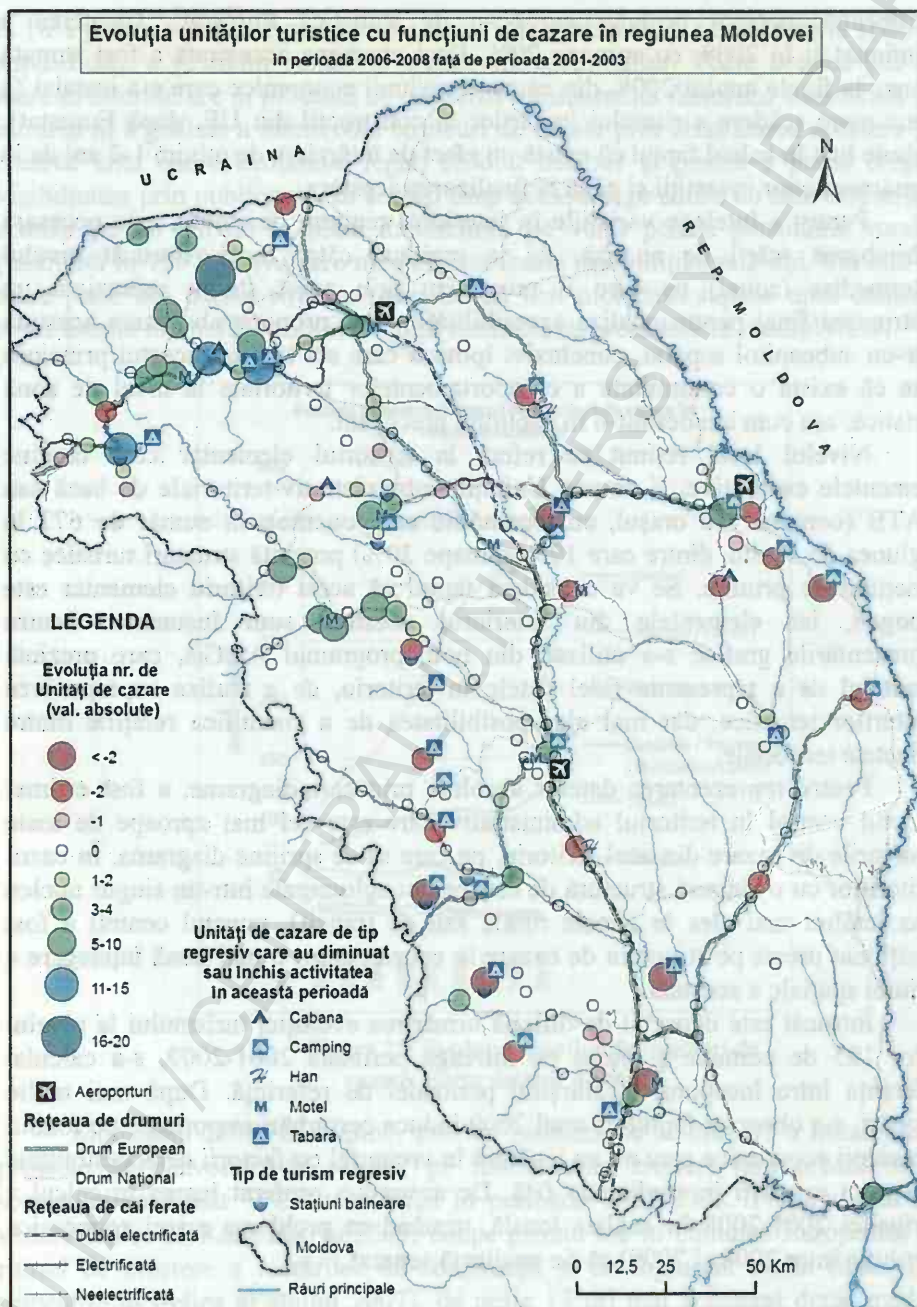


Figura 22. Evoluția numărului de unități turistice între 2002 și 2007.

Sursa datelor: INSSE, ANCPI, DRDP Iași, anchete telefonice, internet, date de la Ministerul de resort, ANTREC.

Pentru eliminarea unor „accidente” statistice care pot surveni punctual, s-a preferat realizarea unei medii între anii inițiali (2001-2003) și între anii finali (2006-2008), ulterior efectuându-se diferența matematică între media finală și cea inițială. Rezultatul grafic al acestei diferențe este reprezentat în Figura 22 prin diagrame dimensionate pe clase, a căror discretizare s-a realizat prin metoda pragurilor naturale.

Vom începe prin a elimina acei factori care nu au legătura cu problema accesibilității. Din analiza amănunțită a datelor la nivel de UATB, se observă declinul unităților de cazare cu specific sezonier – tabăra de elevi și campingul (alături de căsuțe sau popasuri). Marile probleme legate de gestiune și de cererea scăzută au dus adesea la închiderea unor astfel de unități. Aceste structuri sunt de regulă mari, au cu un comportament haotic de la an la an care induce perturbări statistice importante și eludează în cea mai mare măsură logica accesibilității. Acest lucru ne obligă să le reprezentăm grafic (Figura 22), pentru a elimina posibilele interpretări eronate.

Din perspectiva studiului de față, atât declinul, cât și creșterea accelerată a ritmului clasificării de noi unități de cazare clasificate într-o anumită localitate este interesantă din perspectiva posibilelor implicații ale factorilor de accesibilitate.

În general, s-a constatat că există și alte tipuri de unități de cazare care au cunoscut în perioada de referință un declin generalizat la nivelul întregii regiuni (motelurile, hanurile sau cabanele, conform Figura 22). Acestea au fost denumite „de tip regresiv” și au fost figurate în mod special, pentru a nu se crea anumite confuzii în analiză.

Dintre marile tipuri de turism după motivație (agrementul, sănătatea, afacerile, educația, cultura și societatea), turismul de sănătate, mai precis turismul balnear de interior (în opoziție cu cel litoral) a suferit, de asemenea, o decădere importantă după 1990. Resursele naturale utilizate (ape minerale terapeutice în principal în regiunea Moldovei) au decăzut ca importanță în diversele tratamente și au rămas ținta unei clientele de vârstă avansată, cu resurse financiare minime, a căror prezență în localitățile respective este legată mai degrabă de ritmicitatea legiferării acordării tichetelor de tratament de către autoritatea pentru turism. Fac excepție aici complexurile balneare hoteliere care au adus modernizări importante instalațiilor existente, au adoptat activități de tip *spa* și au integrat ample activități de agrement în jurul acestora.

La nivel spațial, se observă o discrepanță între evoluția vestului și estului regiunii. Zonele cu potențial scăzut (jumătatea estică a teritoriului) au scăzut și mai mult în importanță, iar cele cu potențial ridicat (vest) au beneficiat și mai mult de noi infrastructuri. În același timp noile unități apar în proximitatea zonelor dinamice. Cu alte cuvinte, dezvoltarea aduce dezvoltare. Trei mari zone dinamice se pot identifica aici – Obcinele Bucovinei, Depresiunea Neamțului, Valea Bistriței. Este interesant faptul că la sud de Piatra Neamț, pe linia contactului între Subcarpații Moldovei și Carpații Orientali există o sumă de

structuri de tip tabără sau camping care își suspendă activitatea în această perioadă. În general, de fapt, sudul și estul teritoriului se află într-un profund declin în această perioadă, cu excepția marilor centre urbane (Iași, Galați, Bacău), reședințelor de județ (Vaslui, Focșani) sau unor localități turistice rurale (Lepșa, com. Tulnici, VN).

Cea mai importantă observație rămâne însă faptul că unitățile de cazare sunt în mare parte poziționate în apropierea rețelelor de transport de grad ierarhic superior, mai ales în apropierea rețelelor rutiere. Din cauza discontinuității modului de transport feroviar – doar terminalele de pasageri sunt avantajate, la fel ca și în cazul transportului aerian.

Studiile de teren și observațiile realizate pe site-urile de promovare turistică care oferă poziționarea geografică a structurilor de cazare arată că este extrem de rar ca o structură de cazare în Moldova să se afle la mai mult de 10 kilometri de un drum național. Fac excepție unele cabane de vânătoare sau anumite pensiuni mici, de tip agroturistic. Tot ca excepție, zona Soveja a suferit până de curând din cauza lipsei unor drumuri de rang superior (actualmente drumul Mărășești-Panciu-Soveja-Lepșa este trecut în administrarea DRDP Iași) ceea ce poate fi una din cauzele majore ale declinului acestei stațiuni în perioada de referință.

Perioada cea mai fecundă pentru apariția de noi structuri de cazare în regiunea Moldovei este 2004-2007, care se suprapune fidel peste perioada de vârf a sprijinului acordat de programul SAPARD alături de Guvernul României (o participare de 75%-25%) inițiativelor private rurale în turism. Depunerea proiectelor a avut loc între 2002 și 2006, iar finalizarea proiectelor a durat în medie 1-2 ani. Practic în această perioadă circa 100 de pensiuni rurale și agroturistice au beneficiat de finanțare în regiunea Moldovei (acoperind un maxim de 70% din valoarea totală a investiției). În medie, fiecare nouă structură de cazare a primit în jur de 90.000 de euro, volumul total al investițiilor în Moldova fiind de circa 9 milioane de euro¹.

Din cartografierea datelor cantitative prin diagrame proporționale cu valoarea finanțării (Figura 23) se observă faptul că cea mai bună dinamică în acest sens o cunosc aceleași zone geografice – Obcinele Bucovinei, Depresiunea Neamțului și Valea Bistriței, semn că inițiativele private au intervenit acolo unde exista o dinamică importantă a turismului și implicit o cerere importantă. Campionii acestor investiții pot fi astfel identificați – Sucevița, Putna, Mănăstirea Humorului, Gura Humorului (Voronet), Agapia și Vânători-Neamț.

¹ Date obținute prin amabilitatea ADPRD (Agenția de Plăți pentru Dezvoltare Rurală și Pescuit din cadrul Ministerului Agriculturii și Dezvoltării rurale.

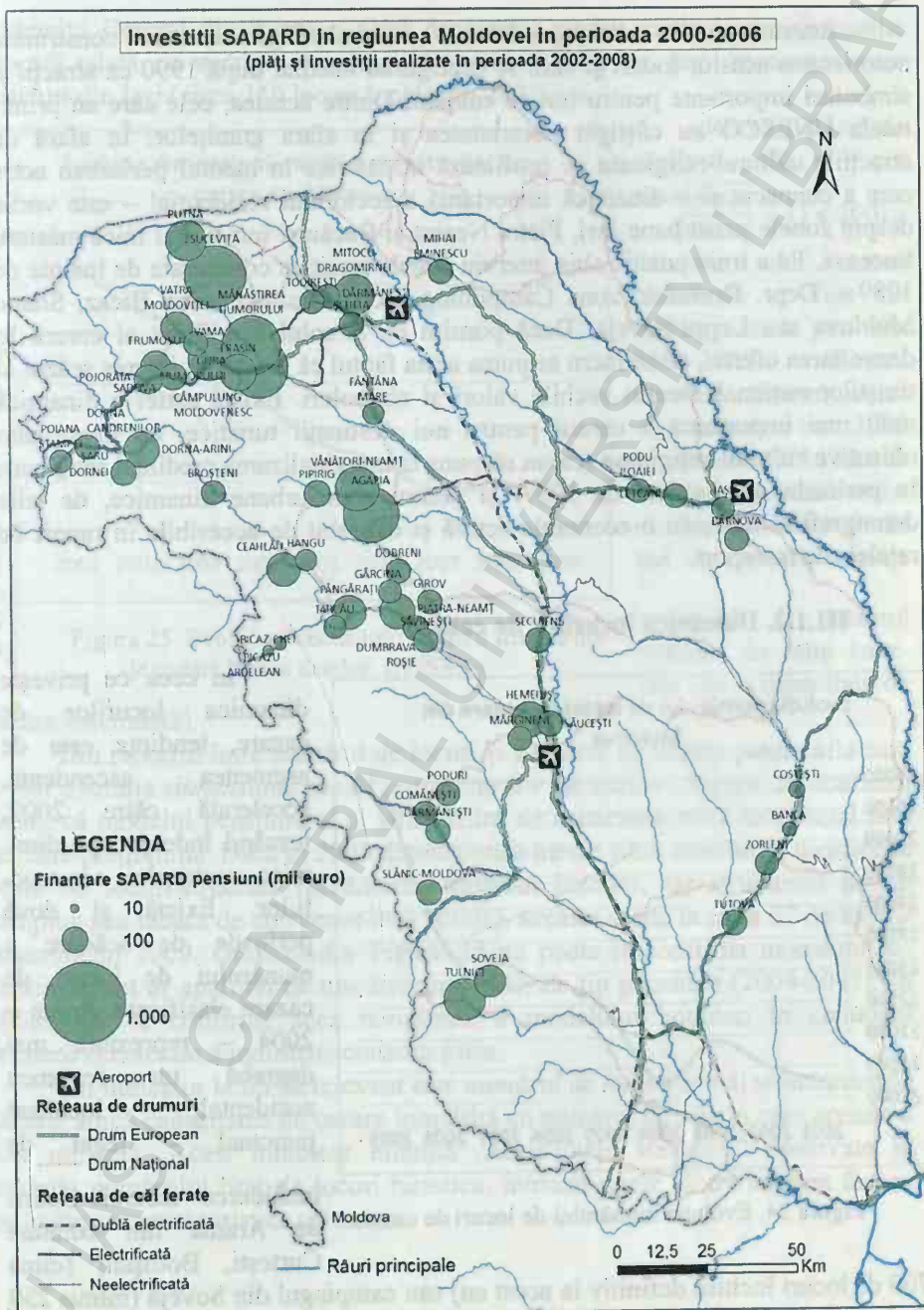


Figura 23. Localități care au beneficiat de finanțare SAPARD pentru înființarea de pensiuni rurale. Sursa datelor: APDRP București

Acestea au în comun edificiile cultural-religioase care construiesc notorietatea acestor locuri și care se prefigurau imediat după 1990 ca atracții și simboluri importante pentru turiștii români. Dintre acestea, cele care au primit tutela UNESCO au câștigat notorietatea și în afara granițelor. În afară de atracțiile cultural-religioase se profilează inițiativele în mediul periurban activ care a cunoscut și o dinamică importantă a sectorului rezidențial – este vorba despre zonele periurbane Iași, Piatra Neamț și Bacău și într-o mai mică măsură, Suceava. Pe a treia poziție abia intervin zonele turistice consacrate de înainte de 1989 – Depr. Dornelor, zona Câmpulung, Zona Ceahlău, zona Bicaz, Slănic Moldova sau Lepșa-Soveja. Dacă pornim de la rolul nemijlocit al cererii în dezvoltarea ofertei, acest lucru ar putea arăta faptul că există un interes scăzut al turiștilor naționali pentru vechile valori și simboluri. Există astfel o dinamică mult mai importantă a cererii pentru noi destinații turistice, cu importante obiective cultural-religioase (ca un răspuns la marginalizarea credinței religioase în perioada de dinainte de 1989) și pentru zone urbane dinamice, de talie demografică mare, cu o economie activă și deosebit de accesibile în raport cu rețelele de transport.

III.1.2. Dinamica locurilor de cazare

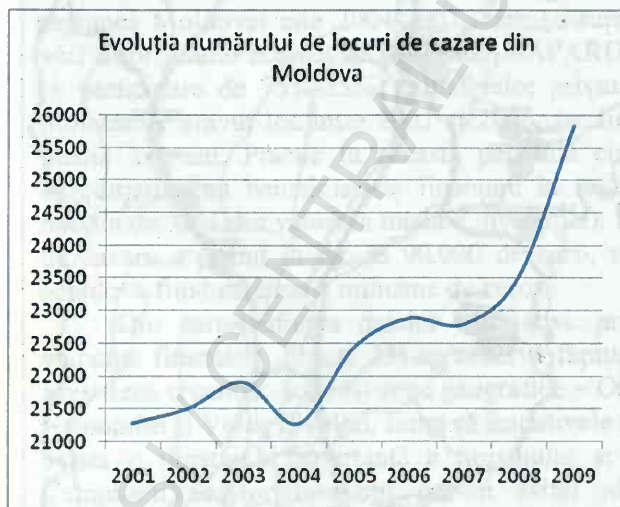


Figura 24. Evoluția numărului de locuri de cazare

În ceea ce privește dinamica locurilor de cazare, tendința este de asemenea ascendentă, accelerată către 2009, urmând îndeaproape dinamica sectorului construcțiilor. Există și două perioade de scădere a numărului de locuri de cazare clasificate. Prima – 2004 – reprezintă mai degrabă un fenomen accidental, localizat punctual – legat de

închiderea taberei Codrii de Aramă din comuna Curtești, Botoșani (circa

700 de locuri închise definitiv în acest an) sau campingul din Soveja (minus 230 de locuri) sau lucrările de renovare importante suferite de unele hoteluri din Iași (circa 350 de locuri închise temporar în 2004 și reclassificate în 2005). În 2007, ușoara scădere este pusă, la fel, pe seama unor fenomene locale – închiderea

Hotelului Central din Suceava (170 de locuri) pentru modernizare (investiție blocată odată cu apariția recesiunii economice) sau, din nou, renovarea unor hoteluri din Iași (circa 110 locuri închise în 2007) etc.

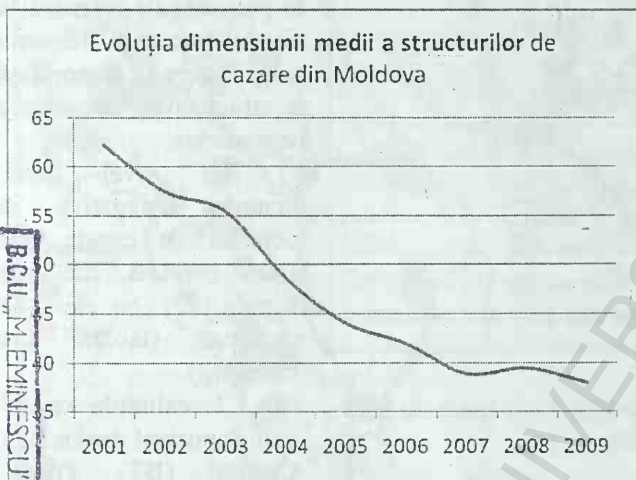


Figura 25. Evoluția dimensiunii medii a structurilor de cazare. Sursa datelor: INSSE.ro

cazare însemnată).

Din raportul între numărul de locuri și numărul de unități putem afla care a fost evoluția *dimensiunii medii a structurilor de cazare*. Figura 25 confirmă faptul că modelul pensiunii și al structurilor de capacitate mică în general este cel care predomină. Dacă în 2001 dimensiunea medie situa structurile turistice la peste 60 locuri/structură (predomina modelul hotelier, iar structurile de tip camping sau tabără de elevi erau încă solide), aceasta scade la circa 37 de locuri/structură în 2009. Graficul din Figura 25 ne poate re-confirma momentul de maxim avânt al apariției de noi structuri mici, de tip pensiune (2004-2007). În 2008-2009 se confirmă acea revigorare a modelului hotelier, în contextul creșterii accelerate a industriei construcțiilor.

Un indicator la fel de relevant este *numărul de locuri-zile* al structurilor de cazare, adică capacitatea de cazare înmulțită cu numărul de zile în care aceasta a fost utilizată. Acest indicator elimină „accidente statistice” observate în evoluția numărului brut de locuri turistice, întrucât unele dintre acestea făceau parte din structuri turistice sezoniere.

Ritmul anual de creștere ($R_{ac} = \left(\sqrt[n]{\frac{Final}{Initial}} - 1 \right) \times 100$) a locurilor de cazare clasificate a fost de 2,5% pe an în perioada 2001-2009. Ritmul accelerat de noi locuri de cazare în 2009 (creștere de 10% față de 2008) este strâns corelat cu marile investiții în noi construcții, acestea

sprijinind și sectorul hotelier de rang superior (cu o capacitate de

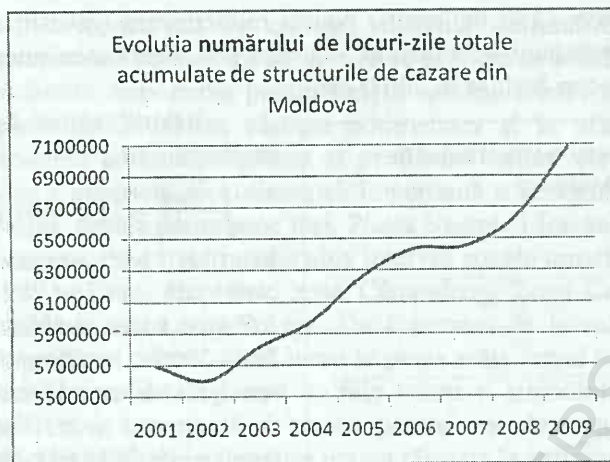


Figura 26. Evoluția indicatorului *număr de locuri-zile*.

Din nou este confirmată o creștere susținută a capacității nete de cazare în perioada de referință la nivelul întregului teritoriu și o creștere în importanță a structurilor de cazare permanente.

La nivel local, dinamica negativă a locurilor de cazare este strâns corelată, din nou (Figura 27) cu unitățile regresive (tabără sau camping).

Localitățile cu cel mai important declin sunt Curtești (BT), Frasin,

Strunga (IS), Lipovăț (VS); Buciumeni (GL), Tazlău, Soveja, Dărmănești sau Slănic Moldova.

Numărul de locuri este un indicator foarte important în ceea ce privește capacitatea teritoriului de a canaliza cantitativ fluxurile de persoane și bănești. Cea mai mare creștere a locurilor de cazare indică un anumit potențial de dezvoltare important a unor centre turistice – Iași (liderul teritorial), Vatra Dornei, Gura Humorului, Vama, Sucevița, Durău, fiecare acumulând peste 200 de noi locuri de cazare în această perioadă. Stațiunile Durău și Vatra Dornei demonstrează astfel că păstrează o dinamică importantă, iar municipiul Iași își arată supremația în rândul zonelor urbane dinamice.

Indicatorul numărul de locuri-zile (numărul de locuri înmulțit cu numărul de zile pe an de funcționare efectivă a acestora) utilizat în acest context scade într-o oarecare măsură influența locurilor sezoniere și crește importanța locurilor care sunt deschise tot timpul anului. Încă odată, acesta confirmă o dinamică generală negativă în jumătatea sudică a teritoriului Moldovei a acestui sector.

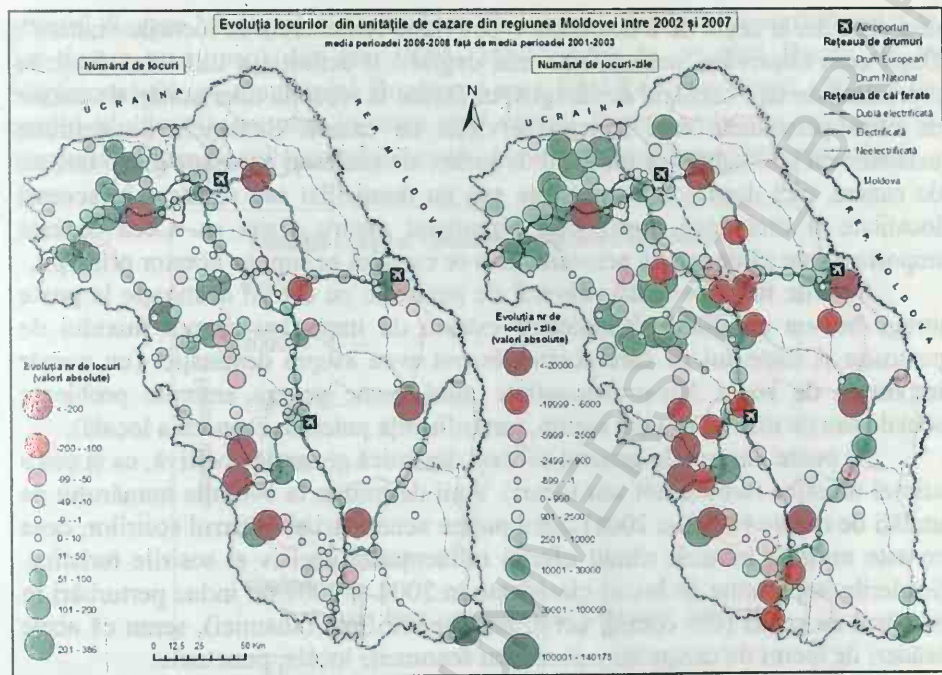


Figura 27. Evoluția locurilor de cazare în Moldova. Sursa datelor: INSSE

O dinamică negativă importantă a ofertei de cazare reflectă totuși, în general, fie probleme mari de gestiune, fie lipsa competitivității și rentabilității unor structuri foarte mari. Dinamica pozitivă are de multe ori, la bază, o creștere a economiei locale, a inițiativelor, a direcționării fondurilor. Toate acestea sunt însă într-o mare dependență de cerere, de consumatori. Efectul uneia asupra celeilalte nu este însă absolut simetric. O prăbușire importantă a numărului de turiști dintr-o zonă nu induce perturbări asupra ofertei de turism imediat, ci cu o anumită întârziere (2-3 ani), pe când o scădere vertiginoasă a ofertei induce o prăbușire imediată a cererii de turism. De aceea este extrem de important să observăm cum a evoluat cererea de turism în perioada de referință.

III.2. Evoluția cererii turistice pentru unitățile cu funcțiuni de cazare

III.2.1. Dinamica sosirilor turistice

Sosirile turistice reprezintă (după INSSE) „persoanele cazate în unitățile de cazare turistică care călătoresc în afara localităților în care își au domiciliul stabil, pentru o perioadă mai mică de 12 luni și stau cel puțin o noapte într-o unitate de cazare turistică în zone vizitate din țară; motivul principal al călătoriei

este altul decât acela de a desfășura o activitate remunerată în locurile vizitate”. După cum observăm, aceasta este mai degrabă o definiție a turistului. Sosirile reprezintă de fapt numărul de înregistrări făcute la recepția unei unități de cazare de către persoanele care solicită serviciul de cazare. Sistemele de gestiune existente nu pot cuantifica numărul de șederi ale aceleiași persoane într-o unitate de cazare, nici dacă solicitantul este sau nu domiciliat sau rezident în aceeași localitate și nici dacă acesta este remunerat pentru vizita sa. Ceea ce este important este că de regulă persoana care se cazează se supune acestor principii.

Sosirile turistice arată volumul de persoane pe care o destinație le poate atrage într-un an. Este un indicator extrem de important asupra fluxului de persoane și impactul pe care acestea le pot avea asupra destinației (un număr important de sosiri într-o comunitate mică poate genera anumite probleme sociale sau de mediu, sau din contră, pot influența puternic economia locală).

Se poate observa în general aceeași dinamică generală pozitivă, ca și cea a ofertei turistice (unități noi sau locuri). Anii de minim la evoluția numărului de unități de cazare (2003 și 2008) dețin puține acumulări și în cazul sosirilor, ceea ce este normal, întrucât ritmul ofertei influențează decisiv și sosirile turistice. Scăderile importante de locuri clasificate în 2004 și 2007 nu induc perturbări în numărul de sosiri (din contră, acești ani sunt cei mai dinamici), semn că acele scăderi de locuri de cazare au reprezentat fenomene locale, punctuale.

Ceea ce apare însă proeminent este o scădere efectivă a numărului de sosiri în 2009, scădere care nu se regăsește în indicatorii de ofertă. Pentru anul 2009, scăderea dramatică a numărului de turiști în Moldova (-10% între 2008-2009 față de o medie anuală de +4,5% din 2001 până în 2008) este datorată recesiunii economice. Efectele acesteia sunt resimțite imediat asupra consumatorului (mai ales prin efectul psihologic) și au de obicei un efect întârziat asupra ofertei (1-3 ani, în funcție de tipul produsului).

Ceea ce pune însă mari semne de întrebare este o stagnare a ritmului creșterii sosirilor în mijlocul perioadei, și anume în 2005, într-un context în care se înregistra un ritm pozitiv susținut. Un posibil răspuns ar putea veni de această dată din explorarea marilor evenimente care au avut loc în 2005 și au perturbat accesul turiștilor către regiunea de studiu. Cele mai dese răspunsuri sunt legate de inundațiile importante care au avut loc pe unele râuri din regiunea Siretul inferior, Trotuș, Tazlău, Putna, în vara anului 2005 (luna iulie) și care au afectat extrem de mult infrastructura de transport rutier și feroviar. După cum observăm, majoritatea sunt localizate în sudul regiunii, care nu deține o mare atractivitate sau o ofertă de cazare importantă, comparativ cu nordul regiunii (doar 15% din locurile de cazare din Moldova sunt localizate în județele Vrancea și Galați). Este drept că inundațiile de pe râul Putna au paralizat efectiv accesul către depresiunea Vrancei (mai ales Lepșa și Soveja). În general însă inundațiile din sudul Moldovei nu au afectat direct zone turistice. În același timp, zona afectată reprezintă calea de acces dinspre sud, mai ales dinspre capitala București și în

general dinspre Muntenia și Dobrogea. Un răspuns la fel de important poate fi dat de un eveniment din mai 2005, când podul de pe râul Buzău de la Mărăcineni (lângă municipiul Buzău, pe ruta DN2/E85 care leagă capitala de nordul Moldovei), s-a rupt în urma unei viituri. Toate acestea au intervenit la începutul și în mijlocul sezonului turistic, ceea ce a avut consecințe importante.

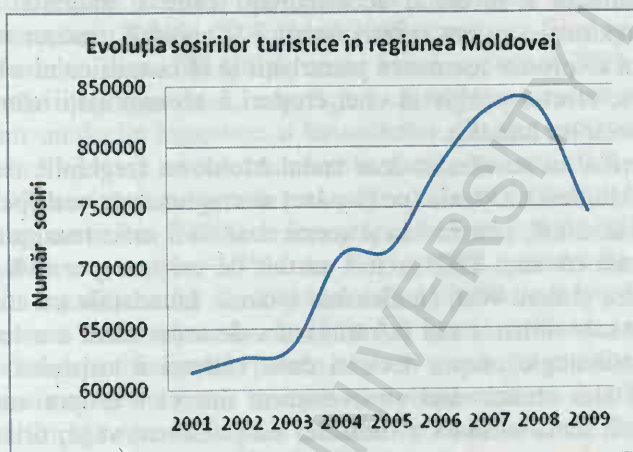


Figura 28. Evoluția sosirilor turistice în regiunea Moldovei. Sursa datelor: INSSE.

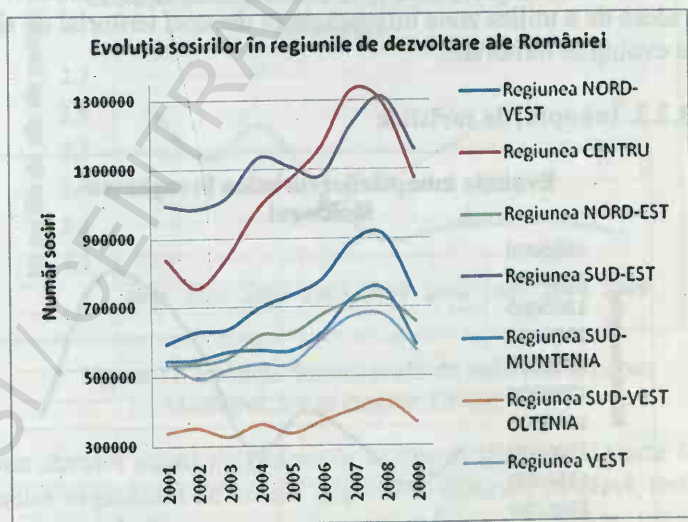


Figura 29. Evoluția sosirilor în cadrul regiunilor de dezvoltare ale României

Zona sudică a Moldovei (județele Vrancea-Galați) nu reprezintă însă singura cale de acces către restul teritoriului. Regiunea de nord-est deține 85% din capacitatea de cazare. Există o sumă de alte căi de acces prin Transilvania – rutiere (DN11, DN15 sau DN17) sau feroviare (liniile 501 Ciceu-Adjud sau 502 Ilva Mică – Vatra Dornei – Suceava). Ipoteza care se naște aici este faptul că o scădere importantă a nivelului accesibilității către o anumită zonă induce perturbații importante asupra cererii turistice. Capitolul următor va încerca să analizeze cum se produc asemenea perturbații și să cuantifice nivelul lor, dar și în sens invers, efectul pozitiv al unei creșteri a accesibilității către o anumită zonă asupra sosirilor turistice.

Inundațiile nu au afectat doar sudul Moldovei (regiunile de nord-est și sud-est, ci și Muntenia, Oltenia (pe Dunăre) sau regiunea de vest (pe Bârzava). După ipoteza amintită, ar trebui ca și aceste zone să fi suferit anumite perturbări. Figura 29 arată că anul 2005 a fost un an de creștere pozitivă doar pentru regiunile centru și nord-vest, confirmând ipoteza. Inundațiile nu afectează, ce e drept, doar zonele turistice sau infrastructura de acces către acestea, ci au mai ales un rol psihologic asupra deciziei de a călători a turistului. Acest lucru intervine mai ales atunci când un eveniment intervine asupra unei zone mai întinse. Întrucât harta mentală a turistului este una mai vagă, orice eveniment negativ care intervine pe o rază de 30-40 kilometri (chiar și mai mult) de un obiectiv vizat de turist sau aflat în apropierea drumului care leagă reședința sa de obiectiv poate influența decizia de a călători către acel obiectiv. Acest lucru întărește ideea de a utiliza zona turistică drept decupaj teritorial de sinteză pentru a observa evoluțiile teritoriale.

III.2.2. Înnopțările turistice

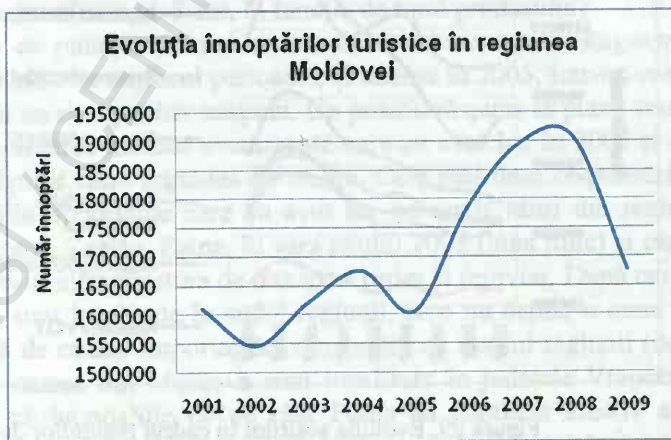


Figura 30. Evoluția înnopțărilor în regiunea Moldovei.

Sursa datelor: INSSE

Indicatorul *înnopțări turistice*, strâns legat de cel al sosirilor, este mai puțin un indicator de presiune și mai degrabă unul de impact economic asupra teritoriului. Fiecare zi petrecută în plus de către un turist într-un areal extern celui de reședință se traduce în general prin cheltuieli și beneficii importante asupra arealului respectiv.

Revin în atenție aceleași momente de acumulare importantă de noi înnopțări turistice, anii 2004 și 2007. Anul 2009 reapare ca fiind anul de vârf al recesiunii economice, circa 200.000 de sosiri în minus față de 2008 (Figura 30). Ceea ce este mai important însă, este faptul că stagnarea sosirilor în 2005 se traduce și printr-un declin important al înnopțărilor. Cu alte cuvinte, turiștii care frecventau zona Moldovei nu doar au venit în număr mai mic (față de tendințele anunțate în 2004), ci petrec cu atât mai puține zile pe teritoriul Moldovei. În 2005, s-au înregistrat circa 75.000 de înnopțări în minus față de 2004. Dacă s-ar fi păstrat ritmul de creștere de +3,5% între 2003 și 2004, putem calcula pierderea suferită datorită evenimentelor din 2005 la circa 130.000 de înnopțări. Estimând la circa 50 de euro un nivel mediu de cheltuieli turistice zilnice (cazare, masă, activități, produse specifice etc.), putem calcula pierderile regionale la nivelul veniturilor de circa 6,5 milioane de euro (în comparație cu 1 milion de euro costurile lucrărilor de reconstrucție a podului de la Mărăcineni-Buzău în mai-septembrie 2005.)

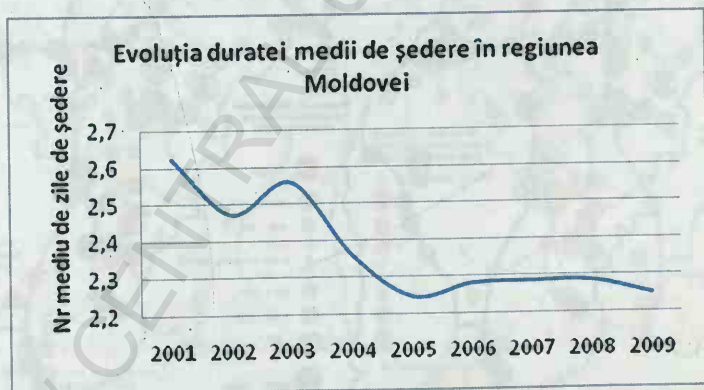


Figura 31. Evoluția duratei medii de ședere în regiunea Moldovei. Sursa datelor: INSSE

Scăderea *duratei medii de ședere* în Moldova (Figura 31) este legată de declinul formelor organizate de turism (sejurul în taberele de elevi, tichetele de tratament în stațiuni balneare etc.) și propagarea unui turism itinerant, cu automobilul personal, adesea fără a rezerva serviciile la destinație. După evenimentele din 2005 există o tendință de revigorare a duratei medii de ședere, însă revine la nivelul minim pe fondul scăderii puterii de cumpărare a turiștilor.

La nivel local (Figura 32), diferența între începutul și sfârșitul perioadei de referință în ceea ce privește sosirile și înnopțările arată faptul că cele mai dinamice regiuni sunt aceleași care au avut un ritm pozitiv la nivelul ofertei – Obcinile Bucovinei (zonele Câmpulung și Humor), Valea Bistriței (zonele Dornelor, Ceahlău, Bicăz sau Piatra), Depr. Neamțului, urmate de câteva arii metropolitane – Iași Bacău, Piatra sau Roman. Scăderea sosirilor în tabere de elevi și unele stațiuni balneare se traduce cu atât mai mult prin scăderea drastică a înnopțărilor, întrucât acestea dețineau cele mai importante durate medii de sejur.

De remarcat faptul că cele mai importante stațiuni balneare montane cu tradiție din Moldova – Vatra Dornei și Slănic-Moldova – deși prezintă ușoare creșteri ale sosirilor, înregistrează scăderi a numărului total de înnopțări, ceea ce confirmă o scădere importantă a duratei de ședere în acest tip de stațiuni, fenomen întâlnit în toată țara.

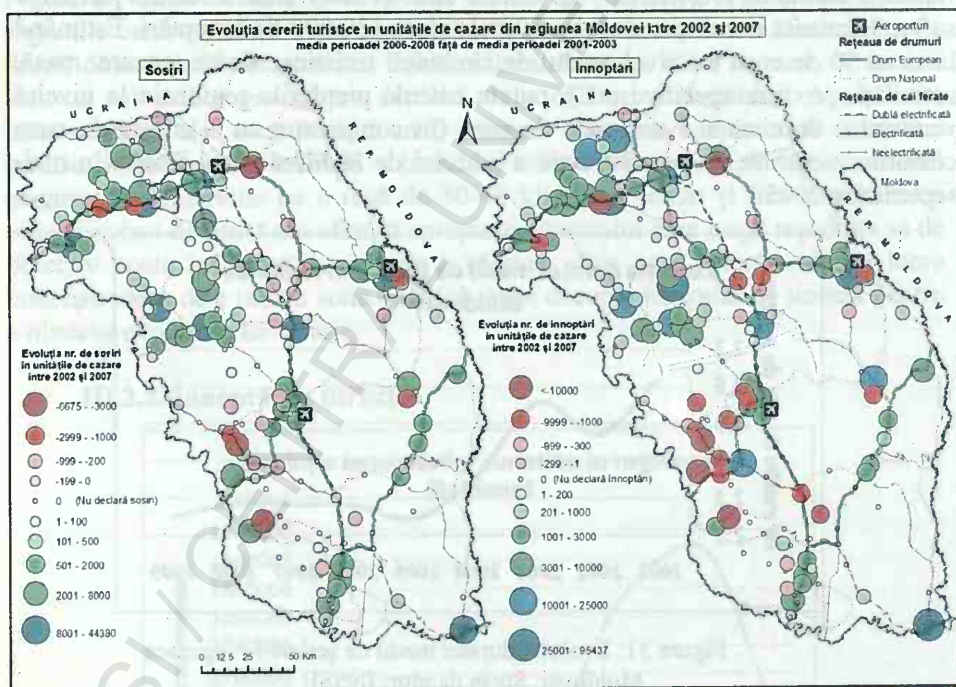


Figura 32. Evoluția sosirilor și înnopțărilor la nivel de localitate în Moldova.

Sursa datelor: INSSE

Din păcate, indicatorii de cerere turistică sunt obținuți de Direcțiile Județene de Statistică prin trimiterea către managerii unităților a unui formular pe care aceștia ar trebui să îl completeze, neexistând obligativitatea unei raportări corecte și temeinice. Din această cauză o sumă de localități figurează cu locuri de cazare, însă nu și cu sosiri sau înnopțări.

Pentru a înțelege perturbările care au loc între numărul de sosiri și înnoptări, raportul dintre cele două (înnoptări/sosiri) ne indică *durata medie de ședere*. Observăm (Figura 33) faptul că cele mai mari valori sunt înregistrate în 2007 în unele stațiuni balneare mai noi, mai puțin consacrate (o durată medie de peste 10 zile/sejur) la Bălțătești sau Tg. Ocna, urmate de alte stațiuni – Slănic sau Vatra Dornei sau Oglinzi-Răucești (3-6 zile), iar apoi localitățile care dețin tabere de elevi – Dărmănești sau Mogoșești-Siret (3-4 zile în medie). Zonele turistice cu profil cultural religios (Obcinile Bucovinei sau Depr. Neamțului) nu reușesc să acapareze turiștii mai mult de două zile, ceea ce arată faptul că activitățile de agrement de aici nu sunt corect împletite cu cele cultural-religioase.

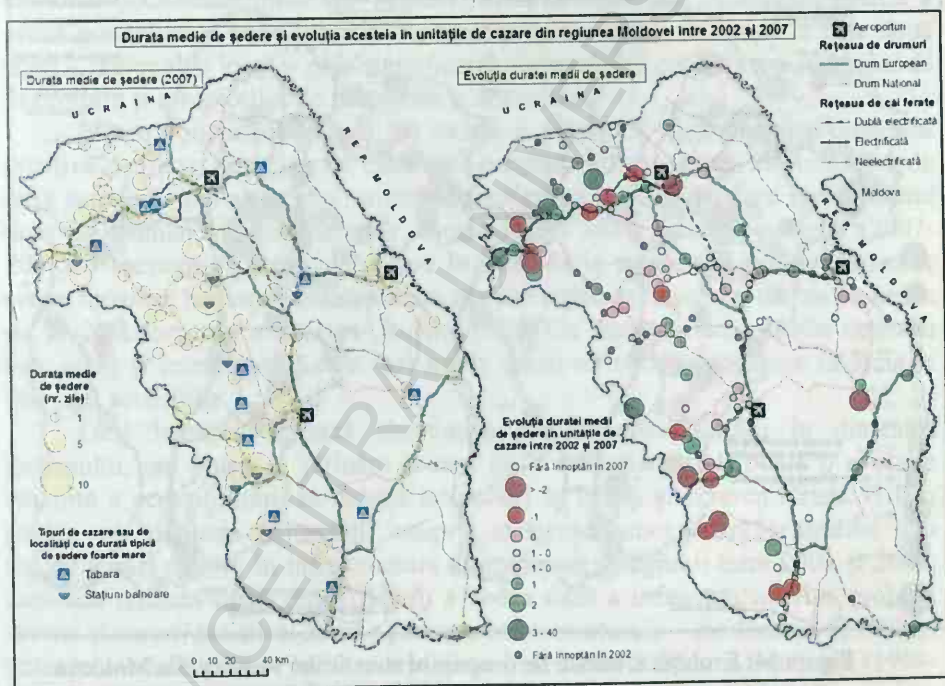


Figura 33. Durata medie de ședere la nivel de localitate și evoluția acesteia.
Sursa datelor: INSSE

În Figura 33 (B) se observă o tendință ușoară de prelungire a duratei de ședere în localitățile rurale și o scădere în cele urbane (mai ales stațiuni), ceea ce arată un câștig important pentru turismul rural, verde, autentic și aflat în proximitatea unor obiective cultural-religioase. De-altfel cel mai prezent model este cel al turismului în familie, posesoare a unui automobil, provenită din mediul urban superior.

III.2.3. Gradul de ocupare al structurilor turistice

Din indicatorii statistici existenți putem obține numeroși alți indicatori derivați (așa cum am observat – capacitatea medie a structurilor de cazare sau durata medie de ședere etc.). Un indicator derivat la fel de important este *gradul de ocupare* al structurilor turistice, obținut prin divizarea numărului de înnopțări efectiv la numărul de zile dintr-un an (indicator brut). Dacă se ia în considerare numărul de zile de funcționare efectivă a structurilor într-un an, atunci se obține un indicator de ocupare netă. Întrucât nu avem zone litorale, sezonalitya se resimte doar 2 anotimpuri /an și într-o măsură destul de mică.

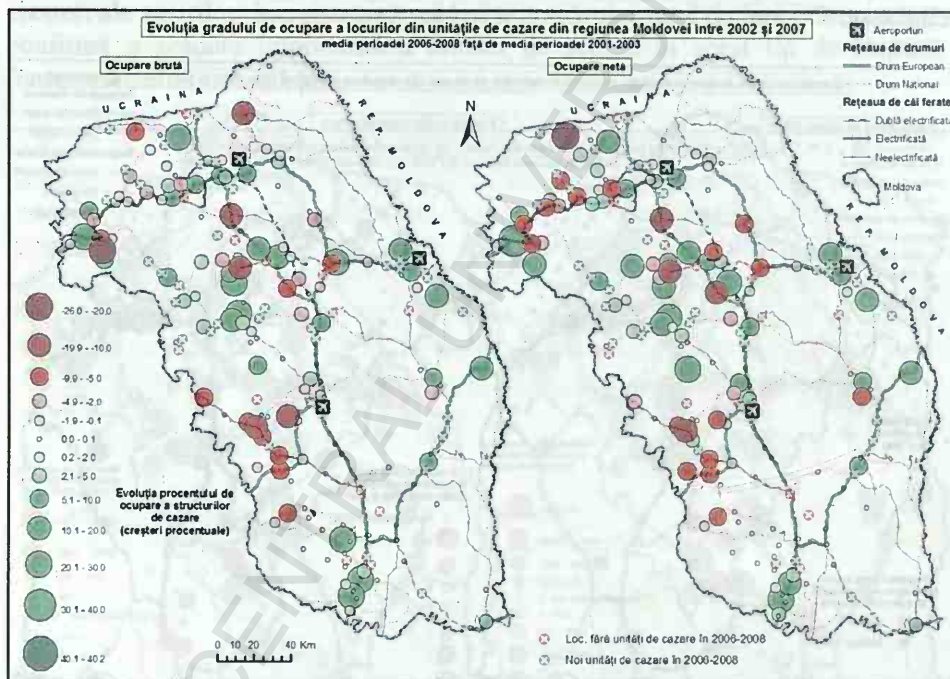


Figura 34. Evoluția nivelului de ocupare al structurilor turistice din Moldova.

Sursa datelor: INSSE

Dinamica gradului de ocupare arată modul în care teritoriile reușesc să crească randamentul și competitivitatea structurilor turistice. În acest caz, la zonele turistice consacrate se alătură și zonele urbane mari care își consolidează astfel poziția. Pe de altă parte, acestea din urmă sunt mai expuse controlului și dau raportări mai fidele, ceea ce poate influența relevanța datelor statistice.

Arealul cel mai dinamic din toate punctele de vedere – Obcinile Bucovinei (zonele Câmpulung, Humor) – nu este și cel mai dinamic la nivelul ocupării. Acest lucru poate fi pus în legătură cu un anumit grad de limitare a posibilităților oferite de aceste zone care rămân de cele mai multe ori pradă unei

sezonalități marcante, în jurul marilor sărbători religioase și laice sau a vacanțelor. Zonele urbane mari oferă în schimb atracții constante de-a lungul anului, ceea ce se poate vedea la Iași, Suceava, Piatra Neamț, Bacău sau Galați. Aceeași chestiune a ritmicității anuale se poate observa și la Focșani (și împrejurimi), Roman, Vaslui, Bârlad sau Huși, în care turismul de afaceri acoperă, ca activități, o perioadă mai importantă din an.

III.3. Bilanțul capitolului

Analiza evoluției turismului din Moldova în perioada de referință s-a bazat mai ales pe corelarea datelor statistice din turism cu evenimentele și aspectele socio-economice din această perioadă. Cert este că această analiză a oferit posibilitatea cunoașterii comportamentului turistic teritorial la cele două scări – regional și local – prin identificarea dimensiunii evolutive, a focarelor de dezvoltare și a vectorilor de propagare a dezvoltării.

Putem concluziona faptul că există o puternică legătură între dinamica pozitivă a ofertei turistice de cazare și prezența infrastructurii de transport de rang superior (mai ales celei rutiere, suprapunerea rețelei feroviare reprezentând doar un avantaj suplimentar). Se constată însă către finalul perioadei (2007-2008) o creștere a ofertei de cazare în localitățile rurale din periferia marilor centre turistice, ba uneori chiar în afara marilor rețele de transport, dar nu mai mult de 15-20 kilometri de acestea (Bulai, 2009). Cu toate acestea, marile structuri care atrag și înregistrează cele mai multe sosiri turistice se regăsesc în locurile cele mai accesibile.

Deși lucrarea tratează chestiunea rolului accesibilității în dinamica turismului, am putea să rafinăm și mai mult reflecția astfel: poate o evoluție anumită a accesibilității să inducă schimbări în oferta și cererea turistică? Din păcate nu deținem informații asupra existenței unor mari schimbări sau reconfigurări majore în infrastructura de transport a regiunii între 2001 și 2008, perioada reținută drept reper, pentru a vedea dacă a influențat ulterior evoluția ofertei și cererii turistice. Marile proiecte infrastructurale – modernizarea DN2 și extinderea căii de rulare la 12 metri lățime în sectorul Săbăoani-București (1998-2000) și ulterior Săbăoani-Iași, modernizarea și lărgirea DN17 Suceava – Bistrița (anii 2007-2009), dublarea traficului de pasageri la aeroportul Bacău prin extinderea importantă a slot-urilor orare către compania Blue Air (2007-2008), modernizarea stațiilor de tren din cadrul liniilor 502 Suceava-Ilva (1998-2000) – sunt proiecte infrastructurale care au intervenit înainte de intervalul menționat, sau fie la finalul acestuia. Efectele acestora se resimt însă după o anumită perioadă de timp, iar recesiunea economică din a doua jumătate a anului 2008 a indus schimbări importante în toată economia, încât este greu de apreciat influența unor măsuri infrastructurale asupra turismului.

Prin urmare, este greu de spus, la nivelul datelor existente și al evenimentelor din acel interval, în ce măsură aportul infrastructural regional influențează dezvoltarea turismului. Cu alte cuvinte, nu putem încă aprecia clar în ce măsură și în ce condiții o creștere a accesibilității geografice (creșterea distanței-timp) determină o creștere a indicatorilor turistici.

Ceea ce reușește să pună în lumină acest capitol este însă un aspect diametral opus– acela că scăderea accesibilității determină într-o primă fază scăderi imediate ale cererii turistice. Viiturile puternice din vara anului 2005 au afectat sectoare de drum esențiale în accesul direct dinspre sudul și sud-vestul țării către Moldova (Figura 35), ducând la o scădere importantă a accesibilității care a afectat mai ales jumătatea sudică a teritoriului. Pentru o anumită perioadă de timp unele zone au fost efectiv amputate (Depr. Vrancei, Valea superioară a Trotușului, Valea Moldoviței etc.) însă ulterior accesul a fost restabilit.

În Figura 35 sunt reprezentate spațial totalitatea evenimentelor care au cauzat întreruperi sau dereglări ale traficului rutier în regiunea de studiu în lunile iulie-august 2005, momente de vârf pentru sezonul turistic. Observăm că majoritatea au avut loc în sudul și sud-vestul teritoriului (pe râurile Siret, Milcov, Putna, Trotuș sau Tazlău) și izolat în nordul (Suceava, Humor, Moldovița) și vestul teritoriului (Bicaz, Bistrița). Este greu de stabilit o corelație directă, extrem de fină între scăderea accesibilității produsă de aceste evenimente și dinamica sosirilor turistice, întrucât datele statistice disponibile sunt doar la nivel anual. Cu toate acestea, câteva observații pot fi făcute.

În primul rând, evenimentele de forță majoră au un impact deosebit asupra activităților care pot suferi în general amânare. În general activitățile de agrement intră în această categorie. Acestea sunt neconstrâns, libere, iar lipsa, în România, a unei platforme de rezervări cu accont bancar face ca acestea să devină foarte flexibile. O viitură, o alunecare de teren sau cutremur etc. pot produce blocaje sau restricționări ale circulației către destinația turistică, determinând atât scăderi ale accesibilității prin creșterea costului (timp sau cheltuieli) de deplasare, cât și neplăceri în actul călătoriei. În plus, aceste evenimente negative cu consecințe deosebite asupra comunităților locale au un impact psihologic imediat (prin media) asupra cererii latente de turism. Adesea, turiștii potențiali amână călătoriile de agrement chiar dacă evenimentul s-a produs la o distanță considerabilă de destinație, întrucât, așa cum afirmam anterior, harta mentală a acestora poate fi uneori foarte vagă. De asemenea, evenimente de acest fel pot avea un ecou prelung pe o anumită perioadă de timp, chiar dacă situația s-a remediat relativ repede.

Dacă per ansamblu perioada 2001-2009 a fost una de creștere susținută a sosirilor turistice în regiunea Moldovei, am observat o stagnare, ba chiar o ușoară scădere în 2005 (Figura 29). Pentru a înțelege efectele concrete asupra destinațiilor, am ales să comparăm ritmul de creștere în 2005 față de 2004 cu ritmul anual de creștere în perioada 2002-2004, efectuând diferența între cele

două. Cu alte cuvinte, am calculat care este diferența de ritm de creștere în 2005 față de cazul ipotetic în care, dacă nu ar fi existat cazurile de forță majoră în 2005, acesta ar fi păstrat ritmul de creștere din anii anteriori. Formula generală de calcul a ritmului anual de creștere este:

$$RC = \left(\sqrt[n]{\frac{Final}{Initial}} - 1 \right) \times 100 \text{ sau } RC = \left(\left(\frac{Final}{Initial} \right)^{\frac{1}{n}} - 1 \right) \times 100.$$

Observăm (Figura 35) faptul că scăderile masive de sosiri turistice se corelează în mare parte cu localizarea restricțiilor rutiere care au obturat aportul de turiști din afara regiunii. Țara Vrancei sau Valea Trotușului sunt cele mai afectate în acest sens (accesîngreunat, evenimente numeroase asupra carosabilului). Din cauza surpării drumurilor în zona lacului Izvorul Muntelui, toate localitățile din jur au de suferit (Hangu, Durău sau Bicaz), însă sosirile către Bucovina au avut puțin de suferit datorită conectării acestora cu vestul țării.

Și totuși viiturile din luna august 2005 de pe Văile Moldoviței, Moldovei, Humorului și Sucevei aduc scăderi a ritmului de creștere a sosirilor chiar în localitățile limitrofe acestor evenimente – Vatra Moldoviței, Mănăstirea Humorului, Frasin, Gura Humorului, Putna. Acest lucru dovedește legătura directă dintre nivelul accesibilității la o destinație și decizia potențialilor turiști de a călători către acea destinație.

Se mai observă faptul că în cazul marilor orașe, centrate mai ales pe turismul de afaceri (Iași, Suceava, Bacău, Galați, Vaslui etc.), acestea cunosc o scădere foarte mică a ritmului de creștere, deși au fost afectate direct de scăderea de accesibilitate, în contextul în care dețineau deja un număr mare de sosiri anuale. Acest lucru poate fi explicat prin specificul deplasărilor în scopul generic „de afaceri” care sunt de regulă obligatorii, *sine qua non*, neputând suferi amânări importante.

Câteva destinații mici, aflate în zone neafectate de inundații cunosc ritmuri pozitive de creștere fie datorită poziției lor cheie în rețeaua de transport (Tg. Frumos, Vadu Moldovei), fie datorită unui specific cultural sau natural bine marcat (Agapia, Cârlibaba) etc.

Deși nu există creșteri importante ale accesibilității în perioada de studiu care să fie analizate, în capitolul final vom încerca să imaginăm un scenariu teritorial de influență a creșterii accesibilității asupra creșterii sosirilor turistice și asupra dezvoltării destinațiilor.

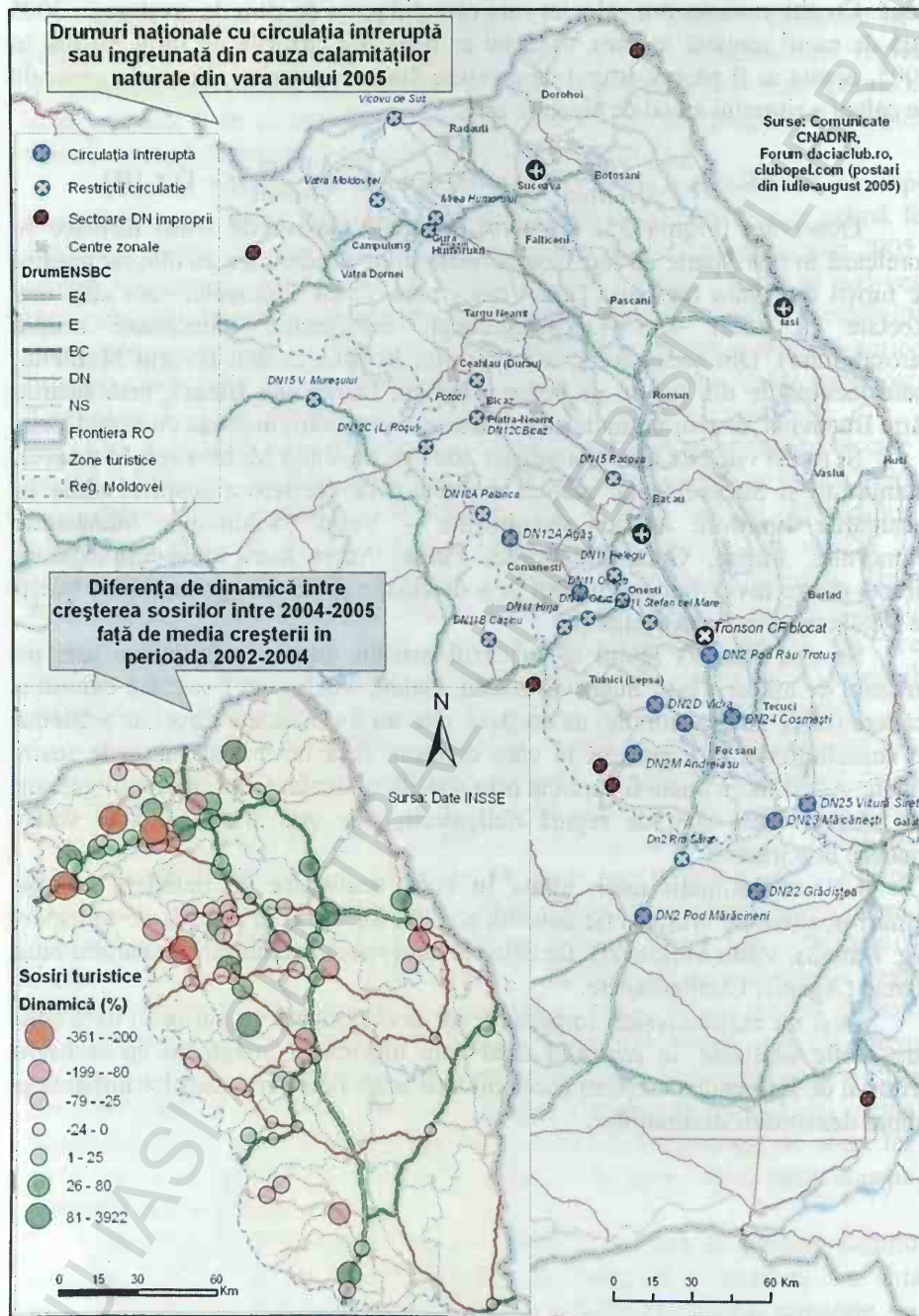


Figura 35. Corelarea între scăderea accesibilității și dinamica sosirilor în regiunea Moldovei

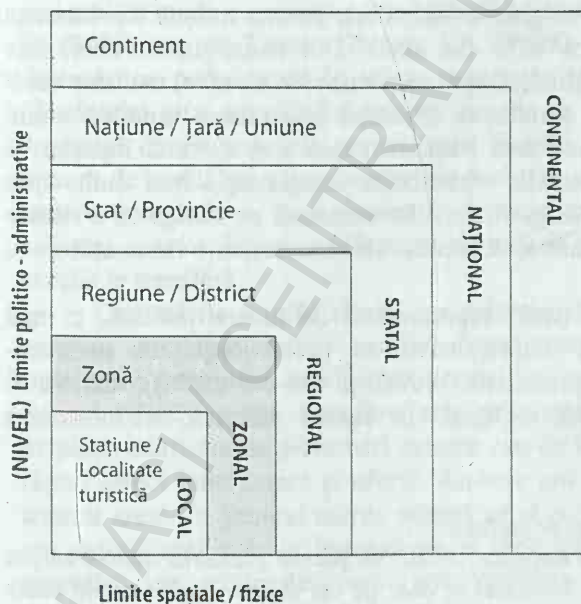
IV.

Accesibilitatea la destinațiile turistice din Moldova

IV.1. Aprecieri conceptuale asupra rolului accesibilității în dezvoltarea destinațiilor

Dezvoltarea oricărui loc depinde de o mulțime de factori economici, sociali, politici, geografici etc. Dintre acești factori, un rol important îl deține localizarea geografică, adică contextul spațial și teritorial în care acel loc se dezvoltă. În acest sens, poziția acestuia și implicit ceea ce îl separă de celelalte locuri joacă un rol deosebit, uneori chiar determinant în dinamica unor activități economice, în funcție de specificul și natura acestor activități.

În cadrul spațiului geografic, locurile care concentrează activități turistice sau activități care sprijină fenomenul turistic sunt numite *destinații*. Bruce Prideaux (Prideaux, 2004, p. 79-92) aduce ajustări conceptuale termenului de destinație și îl plasează pe un fundament multiscalar. Acesta identifică două mari tendințe în literatura actuală:



- O viziune largă, generală, în care destinația este văzută ca orice porțiune din spațiul geografic în care turismul deține un loc important și atrage vizitatori din afara acesteia; în acest sens, destinația poate avea diverse dimensiuni și tipuri, de la un sat de vacanță, stațiune montană și până la o regiune sau țară;

- O viziune mai restrânsă, punctuală, apropiată de accepțiunea britanică de *resort*, adică un areal preponderent urban specializat în turism, care se definește prin funcțiile pe care le oferă

Figura 36. Matricea Clasificării Destinațiilor.
(după Prideaux, 2004)

(consumul de activități recreative, servicii, atracții turistice, structuri de cazare etc.)¹.

Pentru a clarifica mai bine conceptul de destinație, Prideaux dezvoltă modelul conceptual numit *Matricea Clasificării Destinațiilor* (Figura 36), care ilustrează pe o scară spațială diversele dimensiuni pe care conceptul de destinație le poate lua. După Prideaux, limitele spațiale ale unui teritoriu care prezintă caracteristicile unei destinații turistice sunt secționate uneori de limite politice. Astfel, Cascada Niagara, regiunea Bucovinei sau Munții Carpați reprezintă destinații, însă divizate de limite politice. Desemnarea sau delimitarea unei destinații depinde de perspectiva turiștilor, tur-operatorilor sau a cercetătorului. Astfel, în Japonia, Franța este promovată ca o singură destinație. Francezii însă vor percepe Franța ca o serie de destinații diferite (Prideaux, 2004).

Studiul de față va utiliza preponderent destinația prin prisma limitelor sale politico-administrative, din cauza îngrădirilor de ordin statistic. Studiul nu va depăși cadrul național (România), echivalentul limitei de Stat/Provincie, dar și cel de Națiune/Țară. Întrucât Prideaux B. este australian, conceptul de stat se referă, ca dimensiuni și importanță, la statele federale australiene sau americane sau la statele din Uniunea Europeană, iar națiunea ar putea fi SUA sau Australia.

Cu toate acestea, în interiorul acestui nivel, cel al cadrului național al României, regiunea Moldovei a fost reținută ca destinație (fără a neglija posibilitatea de a constitui și origine a turiștilor), pentru turiștii din întreaga Românie, care constituie circa 87% din total. Din cauza lipsei unor date centralizate asupra originii turiștilor străini, contorizate la un nivel mai mic decât cel național², a fost necesară eliminarea studiului impactului turiștilor străini asupra destinațiilor din regiunea-țintă Moldova, mai ales datorită faptului că aceștia nu depășesc 15% din totalul vizitatorilor înregistrați³. Mai mult, lipsa unui indicator statistic asupra originii turiștilor naționali ne obligă în a realiza de-a lungul acestui studiu estimări teoretice ale interacțiunii destinațiilor cu originile turiștilor naționali.

Regiunea Moldovei nu (mai) reprezintă o delimitare politică, ci mai degrabă una istorico-afectivă (suprapunându-se peste Regiunile statistico-administrative de nord-est (aproximativ 80%) și sud-est (20%)), dar va fi reținută ca destinație de nivel regional. În cadrul acesteia, stațiunea sau

¹ Foarte apropiat conceptului de *stațiune*.

² Actualmente, formularele statistice INSSE nu prevăd preluarea datelor asupra originii naționale a turiștilor din România, ci doar pe cei străini, după țară. În ciuda faptului că sosirile și înnopțările turiștilor străini sunt totuși reținute la nivel de unitate de primire, ulterior acestea nu sunt accesabile după județ sau unitate administrativ-teritorială.

³ Așa cum rezultă din rapoartele anuale INSSE la nivel județean (calculat pentru cele 8 județe din Moldova).

localitatea turistică¹ va fi reprezentată de întreg teritoriul politico-administrativ aferent și anume comuna sau orașul („UATB”). Întrucât studiul a emis deja ipoteza existenței unei continuități comportamentale a mai multor destinații vecine de nivel local (după factori istorici, etnografici, fizico-geografici sau afectivi reținuți anterior), a fost instituit, în plus față de matricea lui Prideaux, nivelul *zonal*, ca nivel teritorial intermediar între regiune și teritoriu. Deși acest nivel teritorial are o dimensiune politico-administrativă în unele țări (*canton* în Franța, *landkreis* în Germania, *provincia* în Italia sau *raion* în Republica Moldova etc.), în studiul nostru acesta va dobândi doar o dimensiune spațială. Astfel, locurile geografice reținute ca fiind destinații vor fi analizate la nivel local și zonal, pentru a avea o viziune multiscalară asupra regiunii de studiu. Originea potențialilor consumatori de destinații (potențialii turiști) va fi însă considerată la nivelul întregului teritoriu național (România). Vor fi luate în calcul ca origini acele localități potențial emițătoare de turiști.

Evoluția turismului depinde într-o mare măsură de ușurința cu care anumite *oportunități specifice* sunt accesate de către participanții potențiali sau efectivi (turiștii). Figura 37 se dorește a fi o sinteză a diferitelor componente și interacțiuni care au loc în cadrul turismului văzut ca fenomen complex. Aceasta a fost elaborată ca o grilă de lectură, pe două mari structuri antitetice – *cerere vs. ofertă* (sus-jos) și *origine vs. destinație* (stânga-dreapta) și reprezintă o sinteză a mai multor modele conceptuale oferite de Miossec J.C., citat de Muntele, I., Iașu, C. (2006) sau de Lozato-Giotart, J.P. (2008). Turismul reprezintă totalitatea deplasărilor persoanelor în afara reședinței (origine) către locurile turistice (destinație) și a activităților pe care aceștia le efectuează la destinație. Aceste deplasări direcționate ale persoanelor, numite fluxuri, determină și transferul inherent de capitaluri către destinațiile turistice. Astfel, dezvoltarea din punct de vedere economic a unei destinații depinde enorm de mult de cantitatea și calitatea acestor deplasări (efectuate de turiști) și implicit a capitalurilor pe care aceștia le transferă.

Deplasările sunt la rândul lor determinate de raportul continuu de forțe care au loc între cererea turistică (consumatorii, turiștii) și oferta turistică (totalitatea resurselor, produselor, serviciilor, activităților care pot fi accesate). Raportul dintre aceste două forțe este bidirecțional. Într-un sistem de economie de piață, neafectat de perturbări externe sau de forță majoră, există în general un raport direct între cerere și ofertă. Ambele pot fi generatoare de turism într-un anumit areal. În general oferta, văzută ca și concept major, integrator, așa cum am definit mai sus, se bazează pe o serie de elemente *potențiale* (elemente naturale sau culturale care pot declanșa interesul turiștilor și/sau a dezvoltatorilor) și/sau *efective* (activități economice – produse, servicii, personal etc.). Dinamica turismului dintr-o anumită zonă depinde de raportul care se

¹ Echivalentul lui *resort town* sau *resort destination* în literatura anglofonă.

instituie între elementele potențiale și efective, dar, în final, succesul se măsoară în capacitățile efective care există și generează devize importante prin atragerea consumatorilor (cererea).

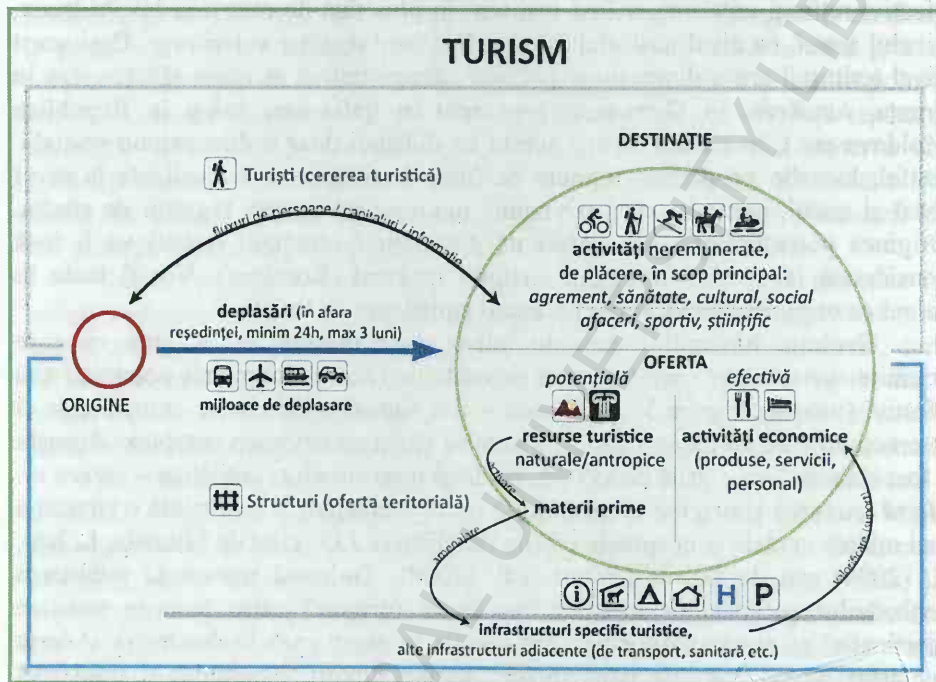


Figura 37. Fenomenul turistic – componente și interacțiuni

Astfel, amplasarea deplasărilor turiștilor între origine și destinație este atât rezultatul raportului între cerere și ofertă, dar și rezultatul unui complex raport de forțe care are loc între origine (O) și destinație (D). Aceste deplasări temporare ale persoanelor între O și D sunt condiționate de o serie de *factori favorizanți* care țin de potențialul turistic al destinației, adică de puterea și capacitatea destinației de a atrage persoane și capitaluri.

În același timp, pentru ca deplasările către acele locuri atractive din punct de vedere turistic să aibă loc, se interpun o serie de constrângeri, cum ar fi unii *factori limitativi* care țin de sistemul de transport (infrastructuri și mijloace de transport), cel care realizează în societatea modernă conexiunea între diversele locuri. Între aceste cupluri de factori există legături puternice. Ipoteza principală a studiului pe care o reiterăm în acest context este aceea că între acești factori există o puternică dependență, în sensul că anumite caracteristici ale sistemului de transport au o influență deosebită asupra turismului. Astfel presupunem că unele caracteristici ale componentelor sistemului de transport (printre care accesibilitatea are o poziție centrală), joacă un rol esențial în turism, mai ales în

nivelul dinamicii cererii și ofertei turistice și al atractivității turistice. În același timp, nu excludem posibilitatea unei reversibilități (*feed-back*) a fenomenului, în sensul că o creștere ulterioară a atractivității și a cererii-ofertei turistice poate determina o mai mare apropiere fizică, pecuniară și mentală între locuri (mai multe mijloace de transport, mai performante, costuri mai mici, micșorări ale distanțelor percepute de utilizatori etc.)

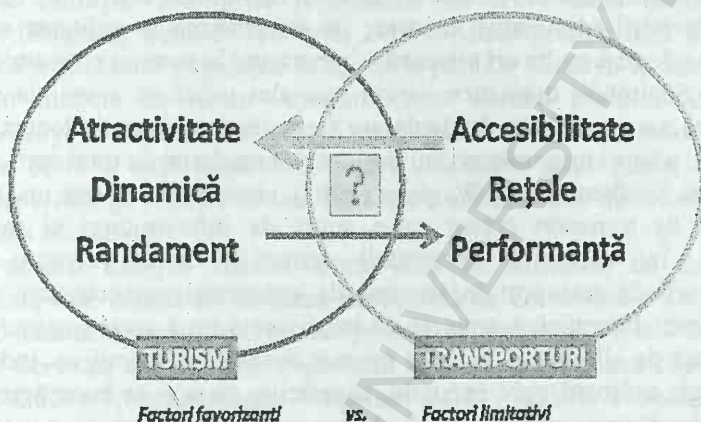


Figura 38. Relația între transporturi și turism, ca ipoteză centrală a studiului

Capitolele anterioare și-au propus să identifice, califice și să cuantifice factorii care caracterizează turismul într-un anumit loc (numit aici destinație) și anume:

- *Atractivitatea turistică*, ca produs al potențialului turistic, al potențialului demografic și al modului în care teritoriul este perceput ca fiind atractiv de către turiști;
- *Dinamica turismului*, ca produs al evoluției spațio-temporare a cererii și ofertei turistice din arealul studiat; au fost alese două aspecte ale turismului – oferta turistică și cererea turistică. Pentru oferta turistică, unitățile de cazare și locurile de cazare aferente au fost alese ca fiind cei mai reprezentativi indicatori disponibili asupra nivelului de dezvoltare turistică a destinației și asupra capacității de primire a acesteia. Pentru cererea turistică, sosirile și înnoptările turistice au fost reținute ca fiind indicatori reprezentativi pentru a evalua amploarea frecventării și nivelul consumului turistic la destinație.
- *Randamentul activităților turistice*, adică raportul între posibilitățile locale și cererea (consumul) efectivă, gradul de ocupare a structurilor turistice etc.

În această etapă este necesară analiza acelor caracteristici geografice ale componentelor sistemului de transport care sunt reținute de studiu ca având un rol important în turism.

Gradul de ușurință în a realiza deplasările turistice, adică ușurința în a ajunge într-un anumit loc, numit aici destinație, plecând dinspre alte locuri, numite origini, parcurgând spațiul sau teritoriul care separă acele locuri, poartă numele de *accesibilitate*. Aceasta a constituit motorul de dezvoltare a numeroase locuri și teritorii (destinații) turistice, iar schimbările în calitatea acestora au produs de cele mai multe ori schimbări importante în puterea economică a acelor destinații. Schimbări dramatice survin mai ales odată cu revoluția industrială care a adus noi posibilități de deplasare (apropiind mult unele locuri, uneori în detrimentul altora) prin intermediul mijloacelor moderne de transport.

După Spiekermann & Wegener (2007), accesibilitatea este un „produs” al sistemului de transport (văzut ca o sumă de infrastructuri și mijloace de transport). În contextul dezvoltării teritoriale spre exemplu, calitatea infrastructurii de transport în termeni de capacitate, conectivitate, viteze de deplasare etc. determină avantajele de localizare a unui areal (regiune, oraș sau coridor) față de alte locuri, ceea ce creează avantaje competitive. Indicatorii de accesibilitate măsoară, spre exemplu, beneficiile de care se bucură gospodăriile sau firmele dintr-o anumită zonă de pe urma existenței și a performanței infrastructurii de transport relevante pentru acea zonă (Wegener et. al., 2002).

Dicționarul de Geografie poliglot al Elsevier (Komarova & Kotlyakov, 2007, p. 6) definește *accesibilitatea* ca fiind „ușurința de a ajunge într-un anumit loc, măsurată în termeni de distanță parcursă, timpul necesar, costurile deplasării și localizarea unui loc în legătură cu legăturile de transport”. Ceea ce este absolut remarcabil la această definiție este că surprinde însăși esența accesibilității – o apreciere calitativă („ușurința, gradul de dificultate”), ca diagnostic al unor măsurări concrete, matematice (distanță, timp, cost) ale poziției unui loc față de alte locuri.

Studiul importanței accesibilității la destinațiile turistice ca factor al dezvoltării turismului din acele destinații a fost destul de neglijat în literatura de specialitate. Lucrările specifice rareori tratează problematica strictă a accesibilității, ci evaluează mai degrabă influența componentelor sistemelor de transport asupra turismului (la nivel de atractivitate sau dezvoltare). O parte dintre acestea tratează legătura între sistemul de transport și dezvoltarea destinațiilor (Prideaux, 2004), (Seetanah, 2006), influențele negative ale transportului asupra destinațiilor și necesitatea unei planificări riguroase (Sorupia, 2005), rolul infrastructurilor de transport în dezvoltarea turismului internațional (Khadaroo & Seetanah, 2007) sau influența mijloacelor rapide de transport (de pildă, TGV) asupra atractivității turistice (Masson & Petiot, 2009). Necesitatea unei abordări integrate a problematicii turismului și accesibilității (Decoupigny, 2000) (Toth & David, 2010) devine însă stringentă.

Este de remarcat însă existența unei literaturi destul de bogate cu privire la importanța accesibilității la serviciile medicale. Acest lucru este normal, întrucât asigurarea unui acces rapid la asistența medicală de urgență, mai ales, nu este doar un drept, ci o obligație a întregii societăți către membrii acesteia. Se evidențiază aici studiile realizate de cercetători din Noua Zeelandă și Canada, care tratează fie perspectiva geografică asupra distribuției serviciilor medicale (Joseph & Phillips, 1984), fie problemele de acces către nucleele rurale dispersate (Bagheri, Benwell, & Holt, 2006). Altele propun însă modelizarea informatică a accesului populației la spitalele publice (Brabyn & Skelly, 2002), dezvoltând modele de rețele virtuale pentru analiza costului¹ deplasărilor (Lauder, Skelly, & Brabyn, 2001). Vom reveni mai mult asupra acestora din urmă, întrucât ne oferă o bază importantă pentru realizarea unui model numeric al costului deplasării pe rețelele de transport din România către destinațiile turistice din regiunea Moldovei.

În același timp, o sinteză foarte utilă de indicatori de accesibilitate teritorială ne este oferită de Rețeaua Europeană de Observare a Dezvoltării și Coeziunii Teritoriale, prin raportul de proiect al programului ESPON 1.2.1 – Transport Services and Networks sau prin alte rapoarte conexe (Spiekermann; Wegener, 2007), (Speikermann, Wegener, & al., 2010). Probabil cea mai sintetică lucrare o reprezintă teza de doctorat a profesorului cercetător Laurent Chapelon, *Oferta de transport și amenajarea teritoriului – evaluare spațio-temporală a proiectelor de modificare a ofertei prin modelizare multiscalară a sistemelor de transport*, care propune un tablou exhaustiv de indicatori cantitativi de accesibilitate.

Dar cum influențează accesibilitatea, concret, dezvoltarea destinației?

Stephen Williams susține faptul că accesibilitatea este un factor primar în dezvoltarea destinațiilor, constituind o constrângere „de natură fizică”, alături de relief, disponibilitatea terenurilor sau utilitățile existente (Figura 39). Autorul susține doar o influență asupra formelor de dezvoltare a turismului sau asupra morfologiei destinației, nu și asupra amplitudinii dezvoltării (Williams, 2009). Bruce Prideaux arată însă, cu date concrete, cum orașul Cairns din nord-estul Australiei a cunoscut o creștere impresionantă a numărului de turiști odată cu creșterea ofertei de transport aerian internațional (pe fondul extinderii aeroportului din localitate și transformării acestuia la rang de aeroport internațional) (Prideaux, 2004).

Fabrice Decoupigny arată în teza sa de doctorat că în cadrul parcurilor și rezervațiilor naturale, repartitia spațială și difuziunea fluxurilor de turiști depinde foarte mult de morfologia rețelei de acces și de localizarea nodurilor (puncte de acces, parări, obiective turistice etc.) din acele rețele (Decoupigny, 2000). Această abordare ambivalentă – asupra aspectelor de *reticularitate* și *nodalitate*

¹ „Cost” în sensul general de măsură a efortului depus, ca distanță, timp, cheltuieli

a rețelelor de transport va fi preluată și în lucrarea de față. Studiul propus de Decoupigny ia însă în calcul doar accesibilitatea în interiorul destinației turistice și nu explică rolul poziției destinației în sistemul de transport național.

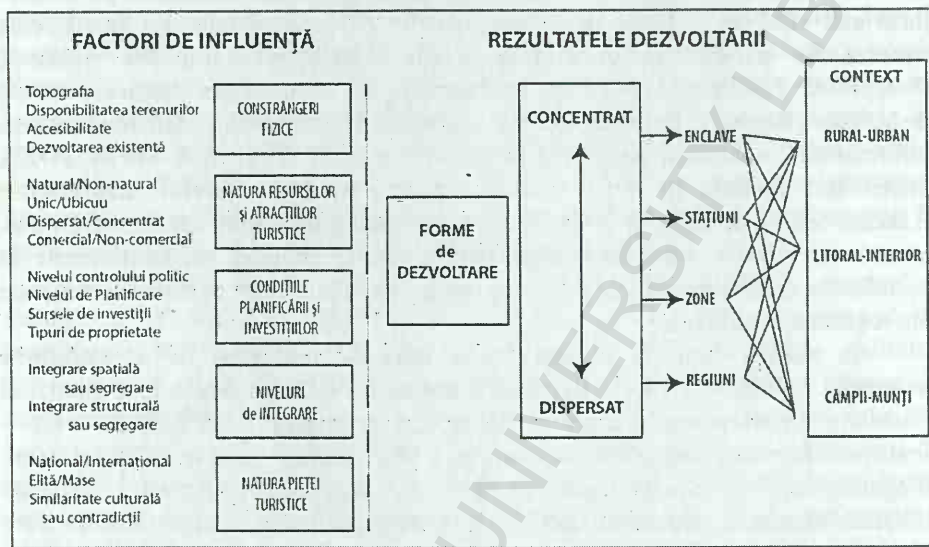


Figura 39. Factorii care influențează dezvoltarea turismului dintr-o anumită destinație. Sursa: (Williams, 2009)

Ca element inovator, lucrarea de față își propune să observe dacă evoluția cererii și ofertei turistice din destinațiile din Moldova este influențată de accesibilitatea lor, văzută ca măsură a proprietăților reticulare (a infrastructurii de transport) și nodale (poziția destinațiilor și originilor) ale sistemului de transport național. Vom vorbi despre *factori de accesibilitate*, întrucât există o multitudine de accepțiuni și forme, dar și numeroase metode și instrumente de măsurare a accesibilității. De altfel, lipsa unui concept integrat(or), sintetic, gata de a fi folosit în orice împrejurare, face ca acest concept de accesibilitate să rămână unul încă greu de perceput și de utilizat în planurile de dezvoltare teritorială.

Premisa principală de la care plecăm este aceea că factorii de accesibilitate la destinațiile turistice pot influența decizia potențialilor turiști de a alege acele destinații. Bruce Prideaux susține astfel faptul că „abilitatea turiștilor de a călători către destinațiile preferate poate fi inhibată de ineficiențele din sistemul de transport (incluzând sistemul de transport intern al destinației), existând posibilitatea ca aceștia să aleagă alte destinații” (Prideaux, 2000, p.57). În alegerea unei destinații, potențialul turist identifică atât nevoia de a avea o ofertă importantă de activități, produse și servicii, dar și necesitatea de a avea un cost de deplasare cât mai redus. De altfel, există un raport matematic strâns între costul de transport în cadrul unei călătorii (ca funcție a distanței parcurse între

origine și destinație) și bugetul personal maxim alocat vacanței/sejurului respectiv (Prideaux, 2004). Cu alte cuvinte, costul de transport între origine și destinație nu poate depăși un anumit procent¹ din bugetul maxim alocat. În același timp, privit ca timp (durată) sau cheltuieli, între deplasare și sejur (cazare, alte activități discreționare) există un raport bine stabilit. Acest lucru are loc și în cadrul deplasărilor de navetism, în care bugetul de timp și cheltuieli pentru a ajunge la un nou loc de muncă cântărește foarte mult în alegerea celui job. Peste un anumit prag de accesibilitate, un job bine plătit poate fi abandonat în favoarea altuia mai bine plasat ca distanță, timp de acces sau cheltuieli de deplasare. Același lucru are loc la nivelul cheltuielilor de cazare, care nu pot depăși un anumit prag. Se spune că, de obicei, cheltuielile de legate de chirie nu pot depăși o treime din veniturile persoanei care alege să se mute într-un oraș nou sau care părăsește căminul familial. Vom lua în considerare în continuare aceste raporturi care se instituie între costurile de transport, de cazare și celelalte cheltuieli discreționare, însă studiul amănunțit al acestora ar face mai degrabă obiectul unei analize de natură sociologică.

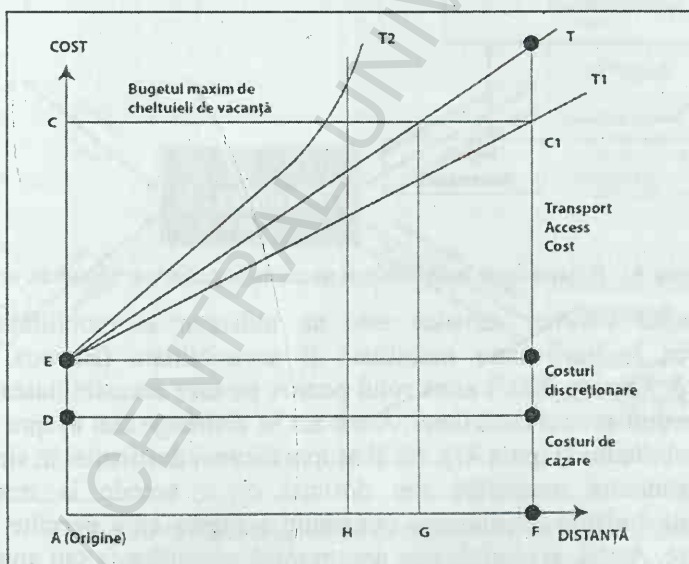


Figura 40 Impactul costurilor de deplasare asupra cererii de atracții turistice în destinațiile periferice. (Sursa: Prideaux, 2000)

¹ Variabil, în funcție de tipul călătoriei.

În același timp, accesibilitatea poate fi determinantă asupra tipului de turist sau a motivațiilor și activităților dominante pe care acesta le realizează la destinație. Toate acestea pot avea deci consecințe multiple asupra volumului de sosiri turistice, dar și asupra tipurilor de activități, durata șederii etc.

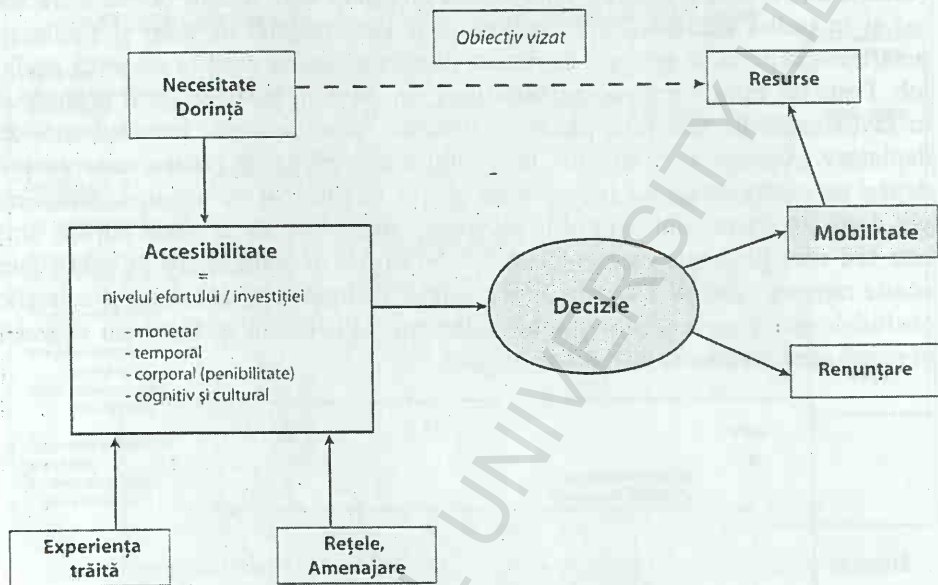


Figura 41. Relația între mobilitate și accesibilitate. Sursa: (Bavoux et. al. 2005)

Volumul sosirilor turistice este un indicator al mobilității turistice. Formalizarea legăturii între mobilitate și accesibilitate (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005) arată rolul pozitiv pe care accesibilitatea îl exercită prin intermediul actului decizional. Acest act se răsfrânge atât asupra alegerii de a realiza mobilitatea (Figura 41), cât și asupra alegerii destinației în sine.

În contextul necesității sau dorinței de a accede la resursele sau oportunitățile turistice, deplasarea constituie acțiunea care permite accesul la acele resurse. Astfel, accesibilitatea desemnează posibilitatea sau aptitudinea de a accede, dar mai ales nivelul de efort depus pentru a accede. Acest efort se poate măsura în timp de acces, cost monetar, în obstacole de natură fizică sau cognitivă sau în nivel de stres (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005). Atunci când nivelul de investiție în deplasare este ridicat, se consideră că accesibilitatea este scăzută, acest lucru putând juca un rol important în procesul decizional. Potențialul utilizator (vizitator sau turist) demarează astfel un calcul mental al cărui scop este optimizarea sau căutarea unui echilibru important între costurile deplasării și satisfacția produsă de consumul resurselor dorite.

Observăm până acum o dualitate a abordărilor noțiunii de accesibilitate. Accesibilitatea este definită ca fiind „măsura capacității unui loc de a fi accesat sau de a accede la diferite locuri” (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p. 28). Astfel, în optica noastră, se individualizează două viziuni ale accesibilității:

- *o accesibilitate internă* care arată capacitatea locului (destinației) de a primi impulsuri (fluxuri) din exterior; măsurarea acesteia presupune evaluarea rețelelor care drenează fluxurile către destinații (morfologie, densitate, conexitate, conectivitate etc.)
- *o accesibilitate externă* care arată măsura posibilităților de a ajunge dinspre anumite locuri (origini) către un anumit loc (destinație); măsurarea acesteia presupune evaluarea costului de acces dinspre origini către destinații (costul geografic, costurile de acces al funcției turistice concrete sau costurile potențiale).

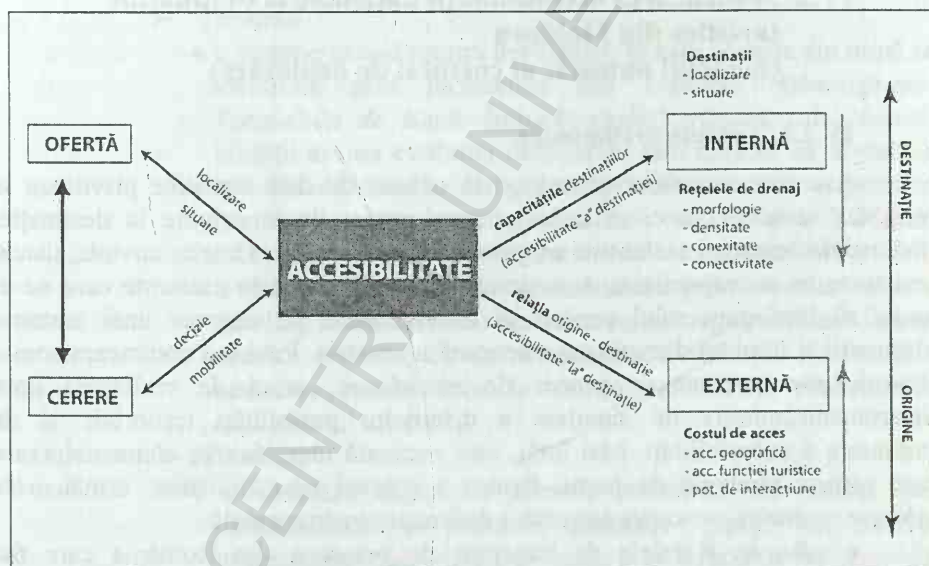


Figura 42. Instrumentalizarea conceptului de accesibilitate

În același timp, există o dualitate a rolului pe care îl exercită accesibilitatea asupra turismului. O parte din autori susțin că accesibilitatea are un rol determinant în actul decizional al potențialului turist în alegerea destinației, cu implicații asupra cererii turistice latente și implicit asupra consumului (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005)(Prideaux, 2004). Alți autori consideră că accesibilitatea este un factor primordial în apariția și dezvoltarea ofertei turistice, ca factor limitativ de origine fizică, cu implicații asupra producției turistice (Williams, 2009)(Hall & Page, 2004). Bineînțeles,

există apoi raportul continuu între cerere și ofertă (adică consum *versus* producție), ca segmente ale pieței turistice (Gheorghilaș, 2008).

Rezultă că accesibilitatea este nu numai un concept integrator, ci și un concept instrumental. Determinarea acesteia presupune măsurarea condițiilor care guvernează situarea destinațiilor, dar și a condițiilor care permit accesarea acestora plecând de la alte locuri. Sinteza acestor legături este prezentată în Figura 42.

Întrucât datele statistice existente nu permit evaluarea interacțiunilor reale (fluxuri) între origini și destinații, este necesară *modelizarea* acestora, adică stabilirea unui model care să explice, la nivel teoretic, posibilitățile de deschidere ale destinațiilor pentru origini și interacțiunile posibile între originile turiștilor și destinațiile turistice.

IV.2. Modelizarea accesibilității naționale la destinațiile turistice din Moldova (modelul numeric al costului de deplasare)

IV.2.1. Aspecte preliminare

Așa cum am observat, nu există o bază de date statistice privitoare la originea turiștilor, motivațiile lor, traseul urmat de la origine la destinație, factorii declanșatori ai deciziei asupra unei destinații etc. Cu alte cuvinte, datele existente nu au capacitatea de a descrie fluxurile turistice existente care ne-ar ajuta să înțelegem rolul concret al accesibilității în alegerea unei anumite destinații și implicit dezvoltarea ulterioară a acesteia. Pentru a contracara aceste lipsuri, este necesar un proces de *modelizare*, adică de realizarea unui instrument cantitativ de simulare a diferitelor posibilități teritoriale și de măsurare a accesibilității. Mai întâi, este necesară identificarea elementelor care vor sprijini strategia de lucru. Pentru a măsura accesibilitatea, următoarele *obiecte spațiale* și *concepte* necesită o delimitare instrumentală:

- a. *Rețele*. Rețelele de transport de persoane din România care fac legătura între origini și destinații sunt de tip: rutier, feroviar, aerian, naval. Rețelele navale către unicul port de acces al Moldovei (Galați) nu mai fac obiectul transportului de pasageri, iar rețelele de transport aerian prezintă particularități care le fac greu de comparat cu celelalte (la nivel de distanțe, cheltuieli sau timp de acces), necesitând abordare specifică. Astfel, doar rețelele rutiere și feroviare au fost luate în calcul pentru realizarea modelului numeric. Aceste rețele vor fi definite prin anumiți parametri cum ar fi lungimea lor, poziție geografică, ierarhie, calitate. Elementele constitutive sunt legăturile (linii) și nodurile (puncte)

- b. *Cost*. Termenul de cost va fi utilizat aici cu sens global, mai apropiat de termenul de *efort*. Efortul de a realiza deplasările va fi măsurat în *distanța* de deplasare (derivat al lungimii rețelelor), *timpul* de deplasare (durata), *costurile* deplasării (cheltuieli estimate sau reale). Costul de deplasare va fi calculat prin prisma factorilor de *impedanță*.
- c. *Impedanță*. Aceasta reprezintă suma factorilor limitativi asupra deplasărilor, care definesc durata sau costurile deplasărilor. Timpul de deplasare pe rețelele de transport rutier spre exemplu, este dat de factori limitativi cum ar fi viteza maximă, calitatea drumului, capacitatea drumului, sinuozitate sau pantă.
- d. *Destinații*. Destinația va fi definită de prezența indicatorilor de cerere și ofertă turistică (sau resurselor turistice), la nivel teritorial (local sau zonal), dar și tipologic (după formele predominante de turism). Studiul va propune două tipuri de abordări:
- *Teritorial*
 - o viziune *locală* asupra destinației, în care aceasta din urmă se identifică prin *localitatea* sau *Unitatea Administrativ-Teritorială de Bază*. Întrucât studiul vizează rolul accesibilității asupra evoluției destinației, este necesar ca destinația să fie delimitată de prezența infrastructurilor specifice (structurile de primire au fost cele vizate) și a turiștilor, înregistrați și contabilizați prin institutele statistice teritoriale.
 - o viziune *zonală*, în care destinația este privită într-un context mai larg decât cel local dar subordonată regiunii. Identificarea zonelor continue cu un comportament teritorial similar și a centrelor zonale care le controlează va fi realizată în subcapitolul următor.
 - *Tipologic*
 - o abordare legată de *formele principale de turism* care caracterizează o anumită destinație (tipuri de resurse, infrastructuri, activități) și care, prin structura lor, prezintă diverse necesități de accesibilitate. Astfel, zonarea tipologică a turismului din Moldova se iterează în studiul de față ca o necesitate de a înțelege diferitele areale unde accesibilitatea este în legătură cu formele de turism practicate.
 - e. *Origini*. Originea turiștilor este un indicator care trebuie estimat, din lipsa unor date statistice. Pentru acest studiu vom lua în calcul doar originea turiștilor naționali, întrucât ei constituie peste 85% dintre turiștii înregistrați la structurile de cazare. Întrucât este dificilă gestionarea informatică a aportului tuturor celor peste 13.000 de localități din România, doar centrele urbane mari de peste 15.000 de locuitori vor fi luate în considerare (în număr de 126). Acestea

constituie de regulă marile rezervoare de turiști, iar prin dimensiunea lor acestea concentrează circa 50% din populația României (10.800.000 locuitori urbani) și circa 93% din populația urbană, cea mai susceptibilă să călătorească. Într-adevăr, dezvoltarea fără precedent, după 2002, a sectorului rezidențial s-a soldat adesea cu un transfer al locuitorilor urbani către localitățile rurale periurbane. Identificarea acestora este însă foarte dificilă și nu poate constitui obiectul acestui studiu. În același timp, sedimentarea acestor transferuri către zonele rezidențiale s-a realizat foarte târziu, către 2008 (către sfârșitul perioadei de studiu), o mare parte din aceștia păstrând însă centrul urban drept domiciliu și reședință principală.

- f. *Persoane*. Studiul nu are posibilitatea (din cauza lipsei instrumentelor și a timpului necesar) de a identifica potențialii turiști, prin studii sociologice care ar urma să surprindă acei indicatori calitativi care pot declanșa dorința de a călători în afara spațiului rezidențial sau în afara spațiului trăit obișnuit (disponibilitate, venituri, educație, mijloace de transport etc.) Astfel, întreaga populație din localități va fi reținută ca reprezentând rezervorul de potențiali turiști.
- g. *Mobilitate*. Deplasările persoanelor în afara spațiului rezidențial sau în afara spațiului trăit obișnuit, pentru minim 24 de ore care generează minim o înnoptare înregistrată vor fi reținute ca definitorii pentru mobilitatea turistică. Se va considera faptul că deplasările trebuie în general să fie în afara teritoriului zonal (față de care locuitorii se raportează constant), întrucât în interiorul acestuia înnoptarea reprezintă un fenomen izolat. Motorul mobilității este dat de prezența unor resurse turistice la nivelul destinațiilor care prezintă un anumit nivel de atractivitate.

IV.2.2. Metodologia de realizare a modelului numeric al costului de deplasare

Sistemele Informaționale Geografice se impun ca instrumente performante pentru calcularea diferitelor aspecte ale teritoriului (mai ales la nivel cantitativ). Acestea tind din ce în ce mai mult să fie utilizate ca instrumente de *modelizare*, adică de reprezentare și analiză a fenomenelor potențiale, posibile între locurile geografice, suplinind lipsa datelor statistice teritoriale sau lipsa acurateței sau reprezentativității datelor existente.

Două programe specifice vor fi utilizate aici: ArcGis și GvSIG, primul avantajos prin capacitățile mari de editare și calcul, al doilea – opensource, util datorită numeroșilor algoritmi matematici disponibili. Întrucât avem de a face cu structuri liniare care leagă locuri (origini și destinații), am ales formatul *vectorial* ca fiind cel mai potrivit pentru lucrul cu SIG.

Principalele straturi cartografice vectoriale realizate au fost:

- Un *vector de puncte* reprezentând *destinațiile* din Moldova, definite prin prisma centrelor zonale identificate anterior; o sumă de variabile (atribute) vor descrie capabilitățile turistice ale destinațiilor – indicele de atractivitate cumulat al zonei turistice (2008) și media atractivității comunale, numărul de locuri de cazare cumulat (2008), indicele funcției turistice (număr de locuri de cazare / populația zonei).

- Un *vector de puncte* reprezentând *originile* potențialilor turiști; în cazul turismului, în care potențialul turist este unul mai degrabă urban, cu posibilități, mijloace și venituri superioare care caracterizează mai ales mediul urban, s-a considerat că orașele de peste 15.000 locuitori (în număr de 126) reprezintă la nivel sintetic esențialul originilor potențialilor turiști; singurul atribut al acestor localități a fost populația la ultimul recensământ. Sunt posibile discretizări ulterioare – cum ar fi identificarea populației salariate (sursa surplusului) sau cu venituri ridicate sau a pensionarilor etc., însă acest lucru poate fi interpretabil întrucât turismul se adresează, din ce în ce mai mult, aproape tuturor categoriilor sociale.

- *Vectori de linii* reprezentând rețelele principale de transport, rețeaua rutieră și rețeaua feroviară.

Modelizarea rețelei de transport rutier

Pentru realizarea unui *set de date rețea* funcțional, au fost utilizate programele ArcGis© și GvSIG©. Următorii pași au fost urmați pentru a obține un model numeric al costului deplasării, pentru *rețeaua de transport rutier*:

Prima etapă a constat în *trasarea vectorului de linii* reprezentând rețeaua rutieră din România; acesta a fost realizat plecând de la date vectoriale open-source¹ și apoi corectate după hărțile topografice 1:50.000 pentru teritoriul României și ierarhizate după datele CNADNR, DRDP, MTI și după Hărțile rutiere 1:700.000 din 2005 și 2008². Schimbările infrastructurale de după 2008 nu au fost luate în considerație întrucât nu intră în perioada de studiu. Drumurile au fost ierarhizate după cum urmează, luând în calcul criteriile de limitare de viteză³, cadrul legislativ în vigoare⁴ și categoriile funcționale realizate de hărțile rutiere:

- Autostrăzi (A)
- Drumuri europene (E) cu 2 benzi
- Drumuri europene cu 3-4 benzi sau cu profil lat (E4)

¹ Openstreetmap.org

² Clasificare după Harta României 1:700.000, Carpatia 2005

³ După www.codulrutier.ro

⁴ Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 43/1998 – MO 138 bis/ 06.04.1998, „Norme privind încadrarea în categorii a drumurilor de interes național” și Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 45/1998 – MO 138 bis/ 06.04.1998, „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”.

- Drumuri naționale principale (DN)
- Drumuri naționale secundare (NS)
- Drumuri județene "intraregionale" (DR)
- Alte drumuri județene (DJ).

Parametrii care definesc *impedanța* reprezintă acei factori care constrâng desfășurarea ideală a deplasărilor pe rețeaua rutieră. Viteza de deplasare este condiționată de o mulțime de factori, cum ar fi (Bolog & Karyanszky, 2008):

- tipul vehiculului;
- prevederile legale în legătură cu viteza de deplasare;
- tipul drumului pe care se deplasează și calitățile sale (lățime, viabilitate);
- linearitatea și declivitatea drumurilor;
- numărul de localități străbătute, lungimea acestora;
- volumul traficului;
- condițiile atmosferice.

Pentru studiul de față, care propune un model general, vom considera că *autoturismul* este cel mai utilizat mijloc rutier pentru a ajunge la destinațiile turistice. Mobilitatea continuă și haotică a serviciilor de transport în comun către destinațiile turistice, diversitatea actorilor privați implicați și lipsa unei platforme informatice comune face aproape imposibil studiul costului generalizat al deplasării acestor mijloace de transport. Cu toate acestea, modelul generic folosit în deplasarea cu autoturismul poate fi ulterior extrapolat la deplasările cu mijloacele de transport în comun.

Considerăm că din mulțimea factorilor de *impedanță*, *viteza maximă legală* de deplasare pe drumurile publice, așa cum apare clasificată în Tabel 10 pag. 130 reprezintă un factor absolut (nu poate fi teoretic depășită), dar și un deziderat ideal, în atingerea acesteia interpunându-se ceilalți *factori limitativi*.

În legătură cu *tipul drumurilor*, Ministerul Transporturilor ierarhizează în mod oficial rețeaua de drumuri prin ordonanțele deja menționate. În ceea ce privește *însă proprietățile acestora*, din păcate nu există documente oficiale sau studii existente care să arate viabilitatea acestuia (calitatea), sinuozitatea sau panta. *Lățimea* drumurilor poate fi aflată consultând hărțile rutiere existente. Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri dețin registre cu împărțirea pe clase de *viabilitate* a tronsoanelor de drum, pe trei categorii (estimare de tip calitativ). La scara studiului actual, actualizarea fiecărui tronson de drum din România presupune un volum de lucru care nu poate fi luat în calcul aici.

OMT nr. 45/1998 însă propune un tabel (Tabel 9, pag. 129) care realizează corelații generale între variabila independentă – „categoria funcțională a drumului” (definită anterior de OMT 43/1998) și două variabile dependente – „clasele tehnice ale drumurilor” (5 clase) și „viteza de proiectare” (în funcție de mediul geografic: șes, deal, munte).

Acest cadru nu este însă decât orientativ. Putem reține însă faptul că, în mediul geografic cel mai favorabil (la câmpie/șes), viteza de proiectare a drumurilor (cea care definește în mare parte capacitățile drumului de a oferi condițiile optime de deplasare) descrește conform Tabel 9 în funcție de clasa tehnică a drumului (strâns legată de categoria funcțională). Este dificil însă de stabilit clasa tehnică precisă pentru fiecare drum în parte, întrucât aceasta ar trebui urmărită pentru fiecare tronson de drum, alături de viabilitatea la momentul respectiv.

Tabel 9. Corelarea categoriilor de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice stabilite în conformitate cu prevederile normelor tehnice (Sursa: OMT 45/1998)

Categorია funcțională	Legături între Categoriile Funcționale și Clasele tehnice	Clasa Tehnică	Nr. benzi de circulație	Lățimea benzii de circulație	Viteza de proiectare		
					Șes	Deal	Munte
Autostrăzi	I	I	2 x 2	3,75	120	100	80
Drumuri Expres	I, II, III						
Drumuri Europene	I, II, III	II	4	3,5	100	80	60
		III	2	3,5	80	50	40
D.N. Principale	II, III, IV	IV	2	3,5	60	40	30
D.N. Secundare	III, IV						
D. Județene	III, IV, V	V	1/2	3,5	50	40	25
D. Comunale	IV, V						
D. Vicinale	V						

Reținem doar o descreștere graduală a vitezei de proiectare concomitent cu descreșterea ierarhică. Observăm, de asemenea, că puține drumuri sunt proiectate pentru a putea atinge viteza maximă admisă prin codul rutier. Pentru a putea stabili o clasă de impedanță generică, am calculat o medie a vitezei de proiectare pentru fiecare tip de drum (Tabel 10). Ulterior s-a stabilit un nivel de *impedanță* al vitezei de proiectare față de viteza maximă admisă de codul rutier. Acest nivel este însă unul aproximativ.

Astfel, spre exemplu în cazul Drumurilor Naționale Principale care se încadrează în categorii de viteze de proiectare între 60-80 și 100 kilometri/h, s-a ales pragul generic de impedanță de 5% din viteza maximă de 90 kilometri/h pe care acesta o poate atinge în mod ideal. Drumurile Naționale Secundare sunt mai degrabă proiectate pentru viteze de 60-80 kilometri/h (aproximativ 15% sub viteza maximă de 90 kilometri/h), iar cele județene pentru o medie de 65 kilometri/h (situându-se între 50 și 80), adică circa 25% sub nivelul vitezei

maxime admise. În cadrul drumurilor europene vom considera faptul că doar cele cu 3-4 benzi sau cu lățimea carosabilului de minim 12 m pot oferi posibilitatea de a atinge vitezele maxime admise (adică 100 kilometri/h) datorită posibilității de a efectua constant depășiri. În consecință, drumurile europene cu o lățime de 7m (2 benzi) prezintă o impedență generală de 5% (coeficientul fiind de 0,95 adică doar 95 kilometri/h pot fi atinse pe un asemenea drum în mod constant, față de maximumul de 100kilometri/h).

Tabel 10. Modelul de calcul al impedenței legată de categoria ierarhic-calitativă a drumurilor

Categorია funcțională	Tip	Indi- cativ	Viteza max. legală	Viteză proiectare și impedență			
				Marjă Viteza proiectare	Impedan- ță aprox.	Coefici- ent din vit.max.	Viteza max. estimată
Autostradă	Autostrada	A	130	120	5%	0,95	123,5
Drum European	DE 3-4 benzi/Expres	E4	100	80-120	0%	1	100,0
	DE 2 benzi	E	100	80-100	10%	0,90	90,0
Drum Național	DN Principal	DN	90	60-100	5%	0,95	85,5
	DN Secundar	NS	90	60-80	15%	0,85	76,5
Drum Județean	D. Regionale	DR	90	50-80	25%	0,75	67,5
	Alte Drumuri Județene	DJ	90	50-80	25%	0,75	67,5
Drum în Localități	D. Sup. in Loc. (E, E4)	LE	50	-	5%	0,95	47,5
	D. Sup. in Loc. (DN, NS)	LN	50	-	15%	0,85	42,5
	D. Inf. in Loc. (DR, DJ)	LR	50	-	25%	0,75	37,5
Alte drumuri	Drum. Pietruit	DP	Barieră	-	100	-	-
Bac	Bac	BC	~40'	-	-	-	-

Prezența *localităților și a spațiului locuit* în vecinătatea drumurilor constituie o mare frână în deplasare. Același raport de impedență (5-15-25%) a fost păstrat și în cazul aceluiași tipuri de drumuri care traversează localitățile. Pentru a identifica drumurile care traversează localitățile, au fost utilizate datele din proiectul Corine Land Cover 2006 (www.eea.europa.eu). Din întregul fascicul de date reprezentând modul de utilizare a terenurilor din România, au fost extrase datele vectoriale poligonale reprezentând spațiul urban/rural continuu (cod atribut 112 în CLC2006), dar și alte tipuri de teritorii care intră de obicei în componența localităților.

Prin suprapunerea datelor spațiale, au fost extrase acele poligoane care se intersectau cu rețeaua de drumuri. Ulterior, prin utilizarea instrumentelor de analiză spațială (comanda *identificare*) din modulul ArcToolbox al programului ArcGis au fost secționat drumurile la nivelul intrării și ieșirii din localități (Figura 43). În tabela de atribute a fost creat un câmp de atribute VITEZA_MAX care să cuprindă vitezele corespunzătoare fiecărui tip de drum și un câmp numit IMPED_CALIT care să cuprindă nivelul de impedență (sub

forma unui coeficient între 0 și 1), care exprimă limitările în obținerea vitezei maxime admise prescrise de constructor, datorate calităților drumului.

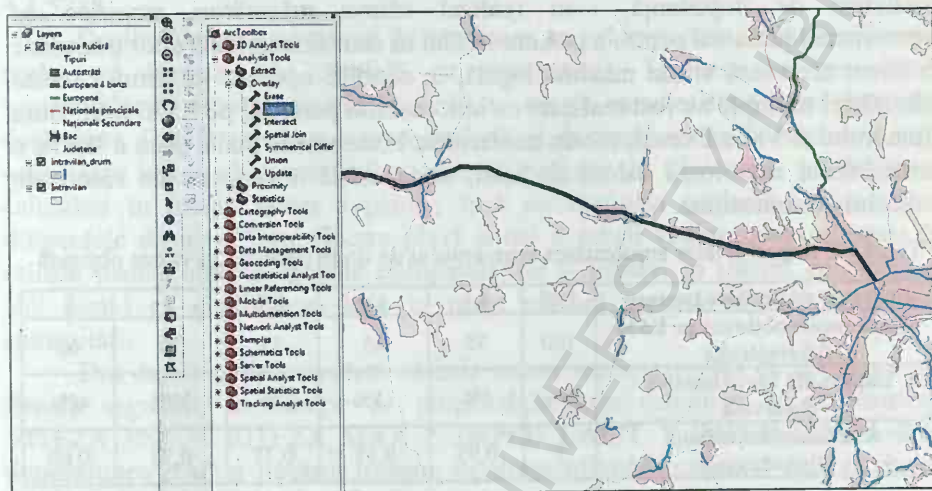


Figura 43. Metoda de extragere a drumurilor care străbat localitățile (spațiul construit)

Volumul traficului și condițiile atmosferice sunt factori imposibil de estimat, aleatorii, care constituie mai degrabă elemente de luat în calcul pentru o analiză a funcționării întregului sistem de transport. Întrucât studiul de față se concentrează pe accesibilitate, ca proprietate intimă a rețelelor de transport, acești factori vor fi neglijajați aici.

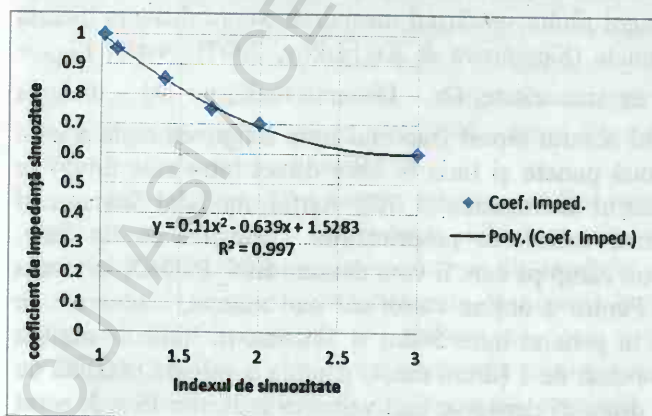
Tot la nivelul proprietăților drumurilor, *linearitatea și declivitatea* joacă un rol important. Linearitatea este exprimată în general prin conceptul opus acesteia, *sinuozitatea*. Acest termen provine mai ales din hidrologie, acolo unde arată gradul de șerpuire sau meandrare a unui râu, adică raportul între distanța între două puncte de-a lungul râului urmărind meandrele supra distanța directă ideală între acele două puncte (Komarova & Kotlyakov, 2007). Astfel $IS_{(i,j)} = \frac{Dr}{Dd}$, unde IS este indicele de sinuozitate, Dr – Distanța reală, iar Dd – distanța directă între *i* și *j*. Calculul acestui raport (raportul între lungimea reală a unui segment de drum între două puncte și linia în zbor direct între cele două) se poate face automat cu ajutorul instrumentelor SIG. Astfel, modulul Sextante al programului GvSIG permite calcularea proprietăților vectorilor de tip linie, inclusiv sinuozitatea, într-un câmp pe care îl vom denumi SIN_INDEX în tabela de attribute a drumurilor. Pentru a obține valori cât mai unitare, sectoarele de drum au fost normalizate în general între 500m și 5kilometri. Indicele obținut pornește de la o valoare minimă de 1 (drum drept) până la o valoare maximă de 4,71. Doar 5 segmente de drumuri depășesc însă valoarea indicelui IS = 3, acest

lucru fiind observat în cazul unor drumuri de mare altitudine – pasul Mestecăniș, Transfăgărașanul, Transalpina etc. Pentru a transforma indicele de sinuozitate în coeficient de impedanță, s-au realizat câteva măsurători empirice cu autoturismul personal pentru a măsura modul în care sinuozitatea unor tronsoane de drum afectează viteza maximă legală, în condiții normale de drum. Aceste măsurători multiple au fost realizate cu automobilul personal pe E576 între Gura Humorului și Vatra Dornei, recent modernizat la standarde înalte și cu o lățime a carosabilului superioară valorii de 10m, unde există o varietate de valori ale indicelui de sinuozitate.

Tabel 11. Raportul între sinuozitatea segmentului de drum observat și viteza obținută

Indice de sinuozitate tronson	1,02	1,1	1,4	1,7	2	3
Viteză medie obținută pe E576 (kilometri/h)	100	95	85	75	70	60
Impedanță aproximativă observată	0%	5%	15%	25%	30%	40%
Coeficient impedanță sinuozitate	1	0,95	0,85	0,75	0,70	0,60

Gradul de sinuozitate poate deci fi exprimat printr-un coeficient de impedanță a sinuozității cu valori subunitare. S-a observat că la valori de peste 3 ale IS viteza nu poate scădea la mai puțin de 45% din viteza totală, existând un prag de maxim al influenței acestui factor. În același timp, sub valoarea de 1,02, sinuozitatea nu mai constituie o frână în deplasare. Acest prag de 1,02 a fost definit de asemenea (Bagheri, Benwell, & Holt, 2006). Pentru a extrapola la nivelul valorilor intermediare, aceste observații au fost introduse într-o diagramă prin puncte în sistem de coordonate x,y în programul M. Excel. Acesta permite calculul automat al valorii variabilei dependente y (coeficientul de impedanță sinuozitate) față de variabila independentă x (indicele de sinuozitate al tronsonului de drum), printr-o ecuație polinomială de gradul 2 care exprimă



valorile medii intermediare estimate (Figura 45). Pentru valorile indicelui sub 1,02, drumurile au fost considerate drepte și au primit coeficientul 1, iar pentru valorile peste 3, segmentele de drum au primit coeficientul de 0,60, întrucât s-a observat că viteza nu

Figura 44 Dependența între coeficientul de impedanță al sinuozității și indicele de sinuozitate

mai scade sub 60% din viteza maximă admisă. Astfel, în tabela de atribute a drumurilor, câmpul $IMPED_SIN = 0,11 * (SIN_INDEX)^2 - 0,639 * SIN_INDEX + 1,5283$.

Declivitatea sau *panta* are de asemenea un rol important, însă de cele mai multe ori aceasta este corelată cu sinuozitatea. La originea meandrii segmentelor de drum stă morfologia văii traversate, caracteristică intim legată de declivitate. Datele existente asupra declivității drumurilor din România nu sunt organizate într-o platformă informatizată. Programele SIG oferă posibilitatea calculării în mediu raster a pantei, însă metodologia utilizată ia în calcul diferențele de nivel între fiecare pixel și cei 8 pixeli vecini, ceea ce poate fi utilizat pentru obiecte spațiale poligonale, nu și liniare. În sfârșit, considerăm aici faptul că declivitatea este în mare măsură inclusă deja în problema sinuozității.

Din datele obținute putem calcula viteza medie estimată de deplasare pe fiecare segment, în funcție de proprietățile sale calitative și geometrice. $VITEZA_EST = VITEZA_MAX * IMPED_CALIT * IMPED_SIN$. Având dimensiunea reală a fiecărui tronson de drum oferită de mediul SIG și viteza medie estimată de deplasare, putem afla *timpul* de deplasare mediu cu un autoturism pe acel tronson. Astfel, dacă $v = \frac{D (km)}{T (h)}$, atunci timpul de deplasare $T = D/V$. Întrucât timpul este exprimat în MINUTE, iar distanța în METRI, acestea fiind și denumirile câmpurilor de atribute ale drumurilor, rezultă că $MINUTE = (METERS * 60) / (VITEZA_MAX * IMPED_CALIT * IMPED_SIN * 1000)$.

Astfel, dintre caracteristicile cantitative ale costului deplasării pe tronsoanele de drum, am obținut variabilele *distanță* și *timp* de deplasare. *Cheltuielile* de deplasare sunt însă dependente de primele două. Autoturismele prezintă o mare varietate de tipuri și nivele de consum de carburant și în plus oferă posibilitatea de a împărți aceste cheltuieli între 1 și 5 pasageri (în mod excepțional 9, în autoturismele de tip minivan), ceea ce face greu de estimat cheltuielile medii per pasager. În general, consumul este calculat ca funcție a distanței.

După acest demers, este necesară validarea geometriei rețelei create, adică trebuie verificat ca liniile să fie legate între ele acolo unde acestea se unesc și să nu existe erori de editare. Acest lucru se realizează prin *validarea topologiei* rețelei rutiere create, adică verificarea poziției nodurilor și liniilor din rețea, prin verificarea unor reguli topologice concrete, într-o *bază de date geografice* în programul ArcGis.

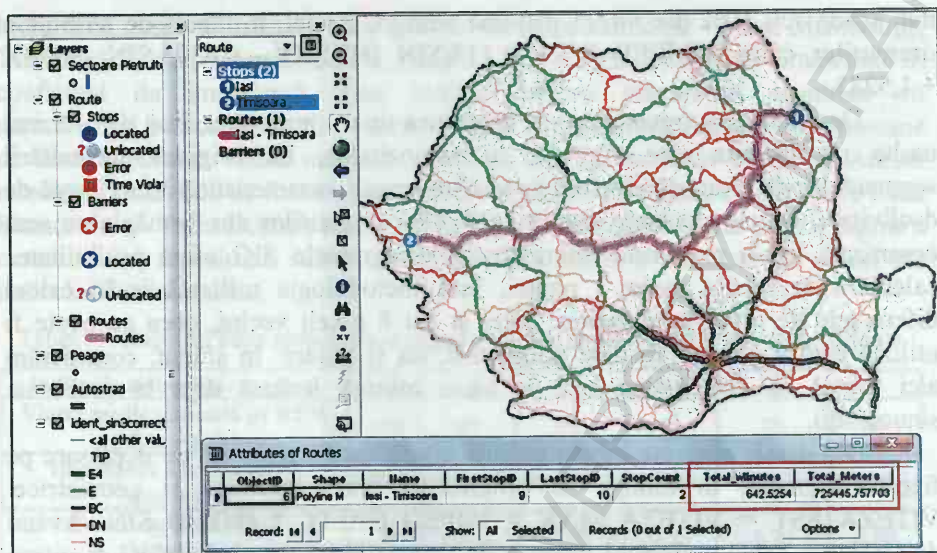


Figura 45. Calculul distanței reale și a timpului în modulul Network Analyst prin modelul propriu de cost de deplasare

Au fost utilizate următoarele reguli:

- să nu existe noduri terminale în afara celor care au gradul 1 (legate de o singură linie);
- să nu se suprapună liniile între ele;
- liniile să nu se intersecteze în mai mult de un punct.

Astfel, rețeaua validată topologic este transformată într-un *set de date-rețea*, utilizabilă în calculul distanțelor și al timpului de parcurs între diferite puncte ale rețelei, putând astfel calcula caracteristici *nodale* ale rețelei. Cu alte cuvinte, acest set de date-rețea ne permite să înțelegem puterea și capacitățile diferitelor locuri, în cazul nostru – destinațiile turistice din Moldova.

Testarea modelului numeric al accesibilității

Pentru o testare practică a modelului și a acurateței calculului matematic asupra costului de deplasare (distanță și timp), am ales două puncte nodale din rețea, Iași și Timișoara, pentru a verifica dacă site-urile de profil indică un cost similar de deplasare.

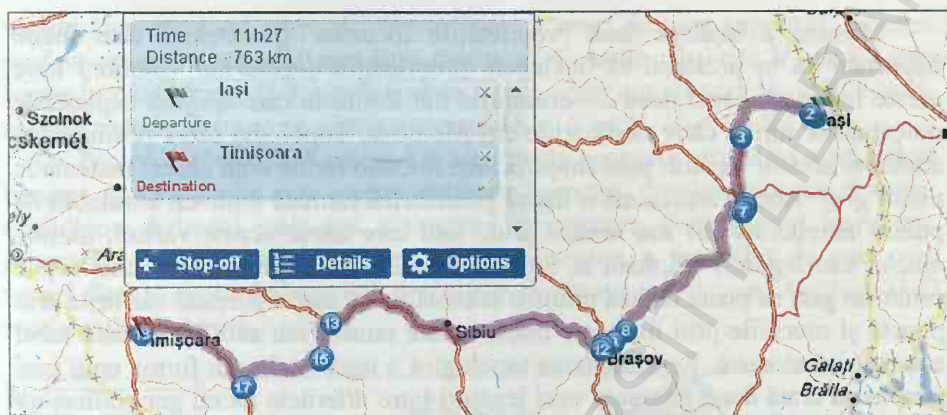


Figura 46. Distanța și timpul de deplasare între Iași și Timișoara, după site-ul www.viamichelin.com



Figura 47. Distanța și timpul de deplasare între Iași și Timișoara, după site-ul www.map24.ro

În ceea ce privește distanța pe rețea între cele două noduri, setul de date-rețea propriu și datele Map24 (Figura 46) sunt absolut identice (726 de kilometri), ViaMichelin propunând traseul „cel mai rapid” diferit, datorită probabil unor „incidente” temporare pe rețea. În ceea ce privește însă algoritmul de calcul al timpului de deplasare Map24 propune 14h31' între cele două noduri (o medie de 50kilometri/h), ViaMichelin 11h27 pentru un parcurs cu circa 40 kilometri mai lung (o medie de 66,3kilometri/h), iar setul de date-rețea propriu arată o durată de deplasare de 642 minute (10h42') (o medie de 67 kilometri/h). Acest lucru arată faptul că algoritmul propriu se apropie mai mult de o medie verosimilă, în ciuda faptului că nu ia în considerare timpii de repaus sau alimentare. Media de 50 kilometri/h propusă de Map24 este una mult subevaluată pentru distanța propusă.

Pentru a înțelege însă proprietățile *locurilor (punctelor)* este foarte important ca în prealabil să înțelegem proprietățile *legăturilor (liniilor)* între aceste locuri, în cazul nostru – drumurile din România care sprijină deplasările potențialilor turiști către destinațiile din Moldova. Topologia oferă posibilitatea studiului acestor legături prin simplificarea lor, sub forma unui obiect matematic numit *graf*. Acesta reprezintă o figură geometrică formată dintr-un ansamblu de puncte numite *vârfuri sau noduri* și de linii care unesc aceste vârfuri, numite *muchii sau legături* (Pumain & Saint-Julien, 2004). Reprezentarea unei rețele printr-un graf se poate realiza printr-o schemă fizică care figurează vârfurile prin puncte și muchiile prin linii care unesc aceste puncte sau sub forma unui tabel sau matrici asociate. Reprezentarea topologică a unei rețele sub forma unui graf simplu nu arată decât prezența unei legături între diferitele locuri geografice, nu și ceea ce separă acele locuri adică depărtarea dintre locuri. Pentru a înțelege complet funcționalitatea legăturilor, este importantă realizarea unui *graf evaluat*, unde muchiile primesc măsura depărtării între vârfurile asociate (distanță, timp sau costuri de deplasare). Este posibilă stabilirea direcțiilor de deplasare pe aceste muchii, obținând un *graf orientat*, însă întrucât teritoriul nostru de studiu nu este un oraș, în care există posibilitatea de a avea străzi unidirecționale, ci rețeaua de drumuri la scara întregii țări, acest tip de graf nu este util demersului nostru.

În general, grafurile care pot fi reprezentate într-un plan, fără ca două muchii să se intersecteze în afara vârfurilor, se numesc *grafuri planare*, iar rețelele de transport rutier și feroviar care vor fi analizate în continuare (la fel ca majoritatea rețelelor de transport care posedă infrastructuri materiale încadrate la nivelul solului aparțin acestui tip topologic (Pumain & Saint-Julien, 2004).

Pentru a realiza *graful planar evaluat* dorit, este necesară definirea vârfurilor sau punctelor, iar apoi a muchiilor. Au fost alese doar Drumurile Naționale, cu următoarele tipuri – Autostradă, Drum European, Drum Național Principal și Secundar, Bac (Ferry), întrucât acestea sunt folosite pentru deplasarea către centrele zonale turistice (cu excepția circuitelor în care infrastructura de transport nu este doar suport, ci și atracție). Infrastructura de rang ierarhic superior reprezintă astfel calea cea mai ușoară și mai accesibilă pentru a ajunge în zona dorită. Odată ajuns în *hub-ul zonal* de distribuție, utilizatorul rețelei poate alege să urmeze drumuri de rang inferior pentru a ajunge la destinația locală finală sau pentru a explora resursele locale.

Cele 126 de orașe de peste 15.000 locuitori reprezintă deja noduri datorită faptului că reprezintă *origini* în sistemul turistic național. Pe lângă acestea este necesară definirea intersecțiilor între principalele rețele de transport. Identificarea acestora și editarea lor în ArcGis a fost realizată prin aplicarea unui *zoom nodal* (Chapelon, 1997) la scara de 1:3.000.000, care a permis identificarea doar a intersecțiilor principale, eliminând nodurile aflate la o distanță mai mică de 10 kilometri unul de altul. Astfel, s-au contorizat un număr total de 286 de

vârfuri (reprezentând orașe și intersecții de drumuri de rang superior). Acestea au fost conectate manual prin linii drepte acolo unde vârfurile V_1 și V_2 erau legate în mod direct, fără a trebui să se treacă printr-un alt vârf V_3 . Altfel spus, acestea trebuie să respecte relația matematică $V_1 V_2 < V_1 V_3 + V_2 V_3$.

Pentru a obține însă un graf evaluat, este necesară atribuirea unei valori fiecărei muchii (linii) care unește vârfurile (puncte), corespunzătoare distanței euclidiene, distanței reale sau a timpului de parcurs. Pentru acest lucru este necesară calcularea, în cadrul setului de date-rețea, a factorilor de cost care separă fiecare cuplu de locuri de tip origine-destinație, cu ajutorul *Matricei O-D* a modului Network Analyst.

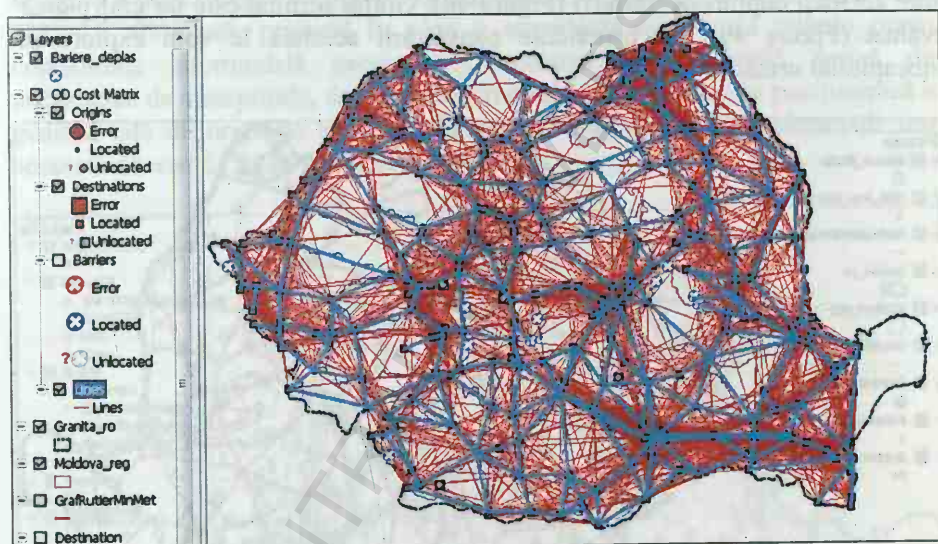


Figura 48. Matricea Origine-Destinație și extragerea grafului evaluat prin suprapunerea spațială a straturilor cartografice

În același timp, s-a observat că unele rețele sunt improprii deplasării către destinațiile turistice, ceea ce le face impracticabile în acest sens. S-a luat în calcul astfel blocarea acelor segmente de drum național care aveau un tronson pietruit sau de pământ mai mare de 10 kilometri, identificarea acestora făcându-se cu ajutorul datele obținute prin amabilitatea CNADNR. Astfel de sectoare de drum, cum ar fi Ojdula-Lepșa pe DN2 sau Șanț-Pasul Rotunda pe DN17D sau Șoseaua Transalpina DN67C, au fost blocate cu ajutorul *barierelor* care pot fi aplicate ca puncte de blocaj pe rețea. De asemenea, Transfăgărășanul a fost blocat întrucât el nu reprezintă un drum minim sau o scurtătură între locuri, ci mai degrabă o atracție în sine, acesta fiind deschis publicului doar două luni pe an. Astfel, aceste drumuri au fost secționate la nivelul segmentului

nemodernizat, rezultând astfel două segmente de drum neconectate la nivel terminal.

Prin modulul *Matricea OD* se poate obține costul între oricare cuplu de puncte, stocat în tabela de atribute. Rezultatul grafic este o reprezentare euclidiană, adică un graf neplanar evaluat. Pentru a afla costul între vârfurile conectate după principiul timpului de deplasare cel mai scurt, a fost rulat calculul de cost între toate vârfurile luate atât ca origini, cât și ca destinații, iar apoi, prin intermediul suprapunerii spațiale a straturilor au fost extrase acele linii din matrice (din graful neplanar evaluat) care corespundeau spațial grafului euclidian realizat anterior și eliminate liniile redundante (linii origine-destinație între aceleași cupluri de vârfuri) (Figura 48). Graful rezultat este un graf planar evaluat (Figura 49), iar beneficiile constituirii acestuia le vom explora în subcapitolul următor.



Figura 49. Graful evaluat (distanța reală, în kilometri) al rețelei de drumuri naționale din România

Modelizarea rețelei de transport feroviar

În ceea ce privește modelizarea rețelei de transport feroviar, modul de lucru este mult mai simplu, întrucât acestea sunt deservite în exclusivitate de transportul în comun, iar distanța și durata de parcurgere a traseului între două stații pot fi accesate prin intermediul site-ului oficial www.infofer.ro. Harta rețelelor feroviare și a diferiților gestori privați apărută în ultima perioadă¹ a fost

¹ Harta 1:700.000 a Căilor Ferate din România, sursa www.tren.transira.ro

georeferențiată și a servit (alături de Hărțile Topo 1:50.000) drept suport pentru trasarea rețelei de căi ferate în format vectorial. Astfel, a fost realizat mai întâi un strat de informație vectorială prin puncte care să reprezinte nodurile rețelei de transport feroviar. Astfel au fost alese ca noduri cele 126 de orașe de peste 15.000 locuitori care se află în marea majoritate pe o rețea feroviară încă funcțională la sfârșitul perioadei de studiu – anul 2009 (cu excepția orașelor Moreni, Năvodari, Moinești, Borșa care au pierdut legăturile feroviare în perioada de studiu). Tot la categoria noduri au fost introduse și nodurile feroviare importante (intersecția a cel puțin 3 linii), cât și centrele zonelor turistice din Moldova, în total 187 de noduri. Dintre acestea, centrele Ceahlău-Durău și Tulnici-Lepșa au fost conectate „artificial” prin legături rutiere la stația cea mai apropiată, primind în plus o impedență de 30 de minute pentru conexiunea intermodală necesară. Conectarea lor artificială derivă din necesitatea de a surprinde, de asemenea, modul în care acestea se poziționează în general față de originile turiștilor. În același timp aceste două destinații sunt accesate adesea de turiști în acest mod.

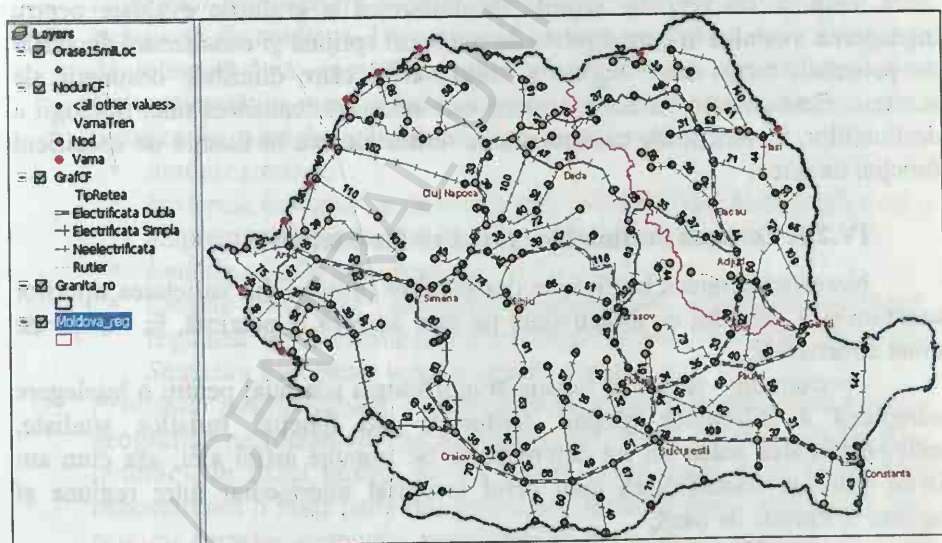


Figura 50. Graful evaluat (distanța reală, în kilometri) al rețelei de căi ferate din România

Întrucât căile ferate nu prezintă interes prin lungimea lor reală, ci prin lungimea traseului și prin durata deplasării definită de operatorii feroviari, acestea se pretează direct la o reprezentare printr-un graf evaluat, în care muchiile vor fi reprezentate prin două valori de cost – distanța reală și timpul de deplasare între vârfuri, pentru a păstra elemente comparative față de rețeaua rutieră. O anumită problemă a existat la nivelul duratei de deplasare. S-a considerat ca reper timpul realizat de trenul accelerat (foarte similar cu cel

rapid), iar în cazul absenței acestuia, timpul realizat de trenul personal. Astfel vor ieși în evidență capacitățile rețelei ierarhic superioare. Problema costului deplasării este una sensibilă, deoarece aceasta este dependentă de distanță, însă raportul dintre cele două nu este unul linear, ci descrie o funcție polinomială (prețul pe kilometru scade cu cât distanța este mai mare). Vom elimina acest aspect pentru că eventualele comparații ale costurilor pe rețeaua feroviară cu cele pe rețeaua rutieră sunt foarte greu de realizat. Reprezentarea grafică a urmărit în mare morfologia rețelei (spre deosebire de cea rutieră care a fost reprezentată doar prin linii drepte între două vârfuri) pentru un efect vizual sporit, însă principiile topologice ale grafului planar au fost respectate. Astfel, căile ferate au primit mai multe atribute, inserate manual, după datele CFR și a celorlalți operatori privați:

- tipul ierarhic al rețelei (electrificată dublă, electrificată simplă, neelectrificată);
- distanța declarată de operatorul feroviar;
- durata deplasării între noduri.

Vom utiliza rețelele, seturile de date-rețea și grafurile evaluate pentru înțelegerea modului în care rețelele de transport sprijină și canalizează fluxurile de potențiali turiști către regiunea Moldovei și către diferitele destinații ale acesteia. Concomitent cu acest demers, este necesară realizarea unei tipologii a destinațiilor, în funcție de caracteristicile teritoriale sau în funcție de specificul funcției turistice.

IV.2.3. Zonarea destinațiilor turistice din Moldova

Necesitatea unor clasificări a destinațiilor provine din varietatea tipurilor acestora și a gradului de atractivitate pe care acestea le prezintă, în funcție de două dimensiuni:

- *orizontală* – teritoriul turistic și morfologia acestuia; pentru o înțelegere complexă a diferitelor grupări teritoriale ale funcției turistice studiate, multiscalaritatea joacă un rol determinant. Se impune astfel aici, așa cum am iterat anterior, identificarea unui nivel teritorial intermediar între regiune și unitate teritorială de bază;

- *verticală* – varietatea formelor și materializărilor funcției turistice a teritoriului. Este necesară, aici, identificarea marilor tipuri de turism, cu implicații generale specifice asupra accesibilității.

IV.2.3.1. Zonarea teritorială a turismului din Moldova

Modul de grupare în spațiu a elementelor turistice atractive este important deoarece turismul excelează acolo unde există o mare densitate sau o complementaritate a ofertei. În același timp, nivelurile teritoriale de analiză pe care le avem la dispoziție sunt regiunea Moldovei, regiunea statistică Nord-Est, cele 8 județe și cele 677 de UATB-uri. Pentru a înțelege unele fenomene în

turism în sinergia lor micro-teritorială este nevoie de un nivel intermediar între regiune (NUTS II) și unitate de bază (LAU 2), care să asigure un grad mai mare de omogenitate din punct de vedere fizico-geografic, cultural, dar și din punctul de vedere al coeziunii teritoriului față de un centru polarizator. Din păcate nivelul județean (NUTS III) actual are o întindere prea mare și prezintă disfuncționalități în ceea ce privește capacitatea municipiilor reședință de județ sau chiar a orașelor de a domina din punct de vedere economico-administrativ propriul hinterland (Groza, 2001).

Zonarea teritoriului Moldovei după principiile economico-administrative, dar cu o anumită emfază pe problematica turismului se dorește a oferi un nivel teritorial intermediar pentru analiză care să sprijine principiile multiscalarității. Acesta poate fi relevant pentru a surprinde anumite tendințe zonale în turism, mai ales din perspectiva diacronică pe care capitolul următor și-o propune.

Raportul INCDT¹ „Analiza și diagnoza potențialului turistic la nivelul unităților administrativ-teritoriale” din 2007 oferă câteva principii specifice care stau la baza zonării teritoriului:

- *Principiul omogenității* – desfășurarea activităților turistice într-o zonă trebuie să fie continuă. Discontinuitățile trebuie să se înscrie în limitele de toleranță între care fenomenul turistic nu este afectat structural. Discontinuitățile mari indică însă fracturile mari între diferitele zone turistice. În cazul de față vor fi luate în considerare:
 - *limitele istorice;*
 - *barierele topografice (montane sau colinare) sau hidrografice* cu o amprentă teritorială adâncă;
 - *limitele zonelor etnografice;*
 - *limitele unităților administrativ-teritoriale superioare* (județul, regiunea de dezvoltare, echivalentul acelor *Territorial Units for Statistics* Europene) actuale sau din trecut.
- *Principiul funcționalității* – acesta rezultă din integritatea interacțiunilor geografice pe orizontală (în plan teritorial), cât și pe verticală (în plan ierarhic). În cazul nostru, se vor lua în considerare acele locuri care concentrează o bună parte din activitățile turistice primordiale (mai ales cele cu caracter economic pronunțat) în opoziție cu locurile cu slabă prezență sau lipsa totală a acestora. Stabilirea interacțiunilor în plan ierarhic, în schimb, poate ajuta la identificarea acelor centre polarizatoare (atât turistic, cât și demografic sau economic) și a modului în care se structurează dominația teritorială la nivel zonal.

În ceea ce privește identificarea discontinuităților la nivelul regiunii Moldovei, o serie de criterii au fost luate în considerare.

¹ Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare în Turism, București

Din punct de vedere istoric, în interiorul regiunii Moldova din România (și anume în cadrul celor opt județe alese ca reper pentru acest studiu) nu s-au cunoscut mari fracturi teritoriale. Cele două țări menționate în timpul lui Ștefan („Țara de Sus” și „Țara de Jos”) nu au lăsat urme adânci în teritoriu. Mai importante în acest sens au fost subregiunea Bucovinei, separată de Moldova către 1774, recăpătată parțial 150 de ani mai târziu și depresiunile din Vrancea montană, care au avut o anumită autonomie și un mod de gestiune comunitară care au lăsat urme adânci până astăzi, în practicile și mentalitățile locale. Delimitarea între Moldova și Muntenia s-a făcut în general de-a lungul râului Milcov care, după Unirea Principatelor, a pierdut în mare parte rolul de limită. O parte din Siretul inferior și Dunărea au rămas însă limite importante în acest sens.

Barierile topografice au constituit întotdeauna piedici în calea legăturilor între diferite teritorii, deși în ultimele două secole acestea tind să își piardă din importanță din cauza creșterii controlului teritoriului prin progresele tehnologice înregistrate. În Figura 52 sunt puse în evidență cele mai importante bariere topografice (interfluvii cu o largă întindere). În interiorul regiunii, doar râul Siret, datorită debitului important, coroborat cu prezența slabă a vadurilor și a podurilor, constituie o piedică importantă. Teritoriile administrative ale județelor Suceava și Botoșani (la nord), Vrancea și Galați (la sud) urmează însă, îndeaproape, cursul acestui râu. În schimb, pe cursul mijlociu al acestuia Siretul constituie pentru comunități mai degrabă o interfață în jurul centrelor urbane Pașcani, Roman sau Bacău.

Zonele etnografice sunt expresia unei continuități temporale a unor valori identitare a teritoriilor. Muzeul Satului și de Artă Populară București propune următoarele zone etnofolclorice pentru Moldova, cu unele subzone. În Figura 51 sunt reprezentate principalele zone etnografice ale țării, plecând de la zona realizată de Muzeul Satului București și de la studiile cercetătorilor Liz Mellish și Nick Green în lucrarea lor *Portul Popular din România* (bazată pe studiile din colecția „Zona Etnografică” de la Editura Sport Turism din anii 1970-1980) și de la zona etnografică propusă de aceștia (Figura 51). Ca diferențe importante, limitele etnografice propuse în lucrarea de față urmăresc îndeaproape și barierele topografice, adică rupturile între diferitele bazine hidrografice la nivelul interfluviiilor principale. Ținutul Hușilor și Colinele Fălciului au fost comasate datorită dimensiunilor mici și a elementului hidrografic comun – Valea Elanului. Zona Neamț a fost separată în două entități ușor diferențiabile – Depresiunea Neamțului de-a lungul văilor Ozana și Topolița și zona Piatra-Bistrița de-a lungul sectorului subcarpatic al văii Bistriței. Obeștile Sucevei au fost divizate într-o zonă depresionară a Humorului (pe văile Humor și Suha) și într-o zonă a podișului Sucevei. De asemenea, Țara Vrancei a fost separată într-o zonă depresionară montană care a constituit dintotdeauna nucleul dur al Vrancei, cu un profil mai degrabă pastoral și una colinară subcarpatică, cu profil majoritar agro-viticol.

Tabel 12. Zonele etnofolclorice din Moldova. Sursa: Muzeul Satului București

Nr.	Zona etnofolclorică	Subzone	Zone etnografice principale
1.	Obcinele Sucevei		
2.	Rădăuți		
3.	Dorohoi-Botoșani		
4.	Iași		
5.	Fălțiceni		
6.	Câmpulung		
7.	Țara Dornelor		
8.	Valea Bistriței	Bicaz	
9.	Neamț	Depr. Neamț	
		Săvinești	
		Piatra Neamț	
10.	Ținutul Hușilor		
11.	Colinele Fălciului		
12.	Vaslui		
13.	Roman-Bacău		
14.	Valea Trotușului		
15.	Țara Vrancei	Valea Nărujei	
		Valea Zăbalei	
		Depr. Odobești	
16.	Podișul Covurlui		

Figura 51 – Zone etnografice principale în Moldova.
Sursa: <http://www.eliznik.org.uk/RomaniaHistory/moldavia-history.htm>

O alt fel de limită care lasă o amprentă adâncă asupra modului în care anumite centre controlează teritoriul este limita administrativă. Deși de la Unirea Principatelor și dispariția statalității Moldovei acestea s-au schimbat foarte mult, limitele administrative din perioada interbelică (amplu ancorate în limitele de dinainte de 1918) și cele de după 1968 rămân cele mai longevive (Legea 2/1968).

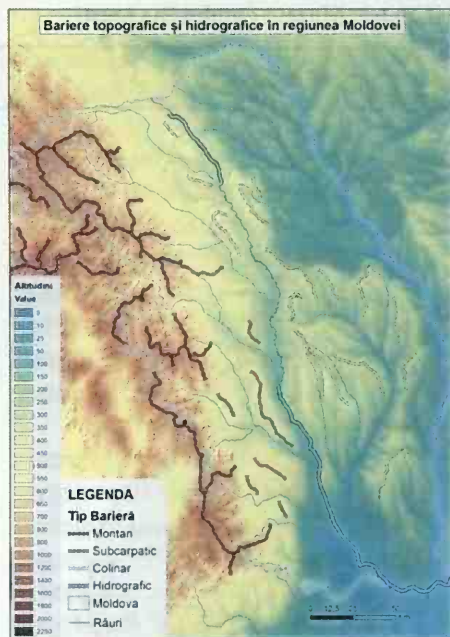


Figura 52. Bariere topo- și hidrografice. Surse: CLC 2006, Topo 1:50.000, ANCP, geo-spatial.org



Figura 53. Zone etnografice. Surse: Muzeul Satului București, eliznik.org

În Figura 53 sunt prezentate limitele județelor în perioada interbelică, iar în Figura 55 sunt limitele județelor de după 1968. Deși sistemul administrativ este similar, primele aveau în medie jumătate din dimensiunea județelor actuale, fapt ce sprijinea dezvoltarea centrelor urbane regionale de dimensiune medie.

Reorganizarea teritorială de după 1968 duce la dispariția unor județe cu identitate puternică în teritoriu (Rădăuți, Cămpulung, Roman etc.) și sprijină dezvoltarea unui singur pol urban dominant (cu excepția județului Vaslui, unde se va crea o puternică concurență între municipiul Vaslui și Bârlad). Cert este că unele dintre aceste limite impuse au o logică teritorială (limita pe Siret a teritoriilor controlate de centrele urbane concurente Suceava – Botoșani sau Tecuci – Focșani, delimitarea pe interfluviile slab umanizate și puțin traversate de rețele dintre județele Bacău și Neamț sau dintre Bacău și Vrancea). Altele limitează însă nejustificat aria de influență a unor municipii ca Botoșani (asupra zonei Hârlău), Bârlad (asupra Colinelor Tutovei) sau creează vaste teritorii care scapă controlului teritorial al reședinței de județ (zone din vestul județului Iași, din vestul județului Suceava, nordul județului Galați etc.)



Figura 54. Limitele județelor din 1930.

Sursa datelor vectoriale:
Drd. Adrian Covășnianu



Figura 55. Limitele județelor din 2010. Surse: ANCP, Recensământ 2002

Din perspectiva principiului funcționalității teritoriului în turism, vor fi urmăriți:

- densitatea activităților turistice (repartiția locurilor de cazare și a sosirilor turistice);
- repartiția potențialului turistic;
- polii turistici regionali rezultați din clasificarea celor 6 elemente ale atractivității turistice.

După Dicționarul Explicativ al Limbii Române, *zona* reprezintă o „întindere delimitată din punct de vedere administrativ și economic-financiar” sau, mai generic, „o porțiune delimitată dintr-un tot pe baza unor caracteristici distinctive sau a unei împrejurări speciale”. Nu există o suprafață medie sau un indicator al dimensiunii tipice a unei zone. În cadrul proiectului de față, zona turistică este înțeleasă ca nivel teritorial intermediar între conceptul de regiune turistică, în cazul de față regiunea Moldovei și cel de unitate administrativă de bază (localitatea turistică).

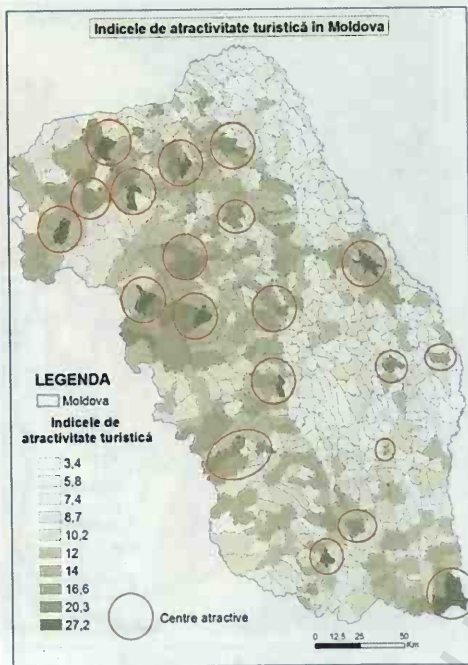


Figura 56. Zone cu atractivitate turistică ridicată. Surse: PATN, INSSE

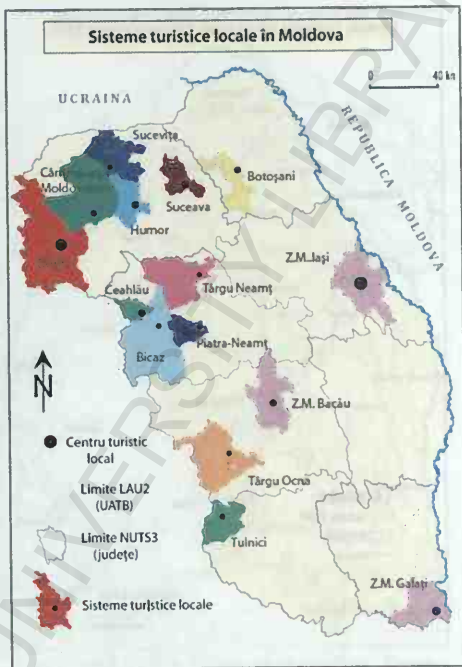


Figura 57. Sisteme turistice locale în Moldova. Mihail Eva (2010)

Studiul de fundamentare al PATN – secțiunea a VII-a „Zone turistice”, înțelege „zona” drept „unitatea administrativ-teritorială de bază” și nu realizează o grupare a acestora pe diverse criterii, ceea ce contravine tipului de demers anunțat inițial. În plus, datele asupra UATB-urilor sunt agregate, deci este imposibilă realizarea unor delimitări în interiorului teritoriului administrativ de bază. Un concept foarte similar zonei propuse în această lucrare este cel de *sistem turistic local*, dezvoltat mai ales în literatura italiană și instituționalizat în Italia prin legea-cadru asupra turismului 135/2001, art. 5. Acesta reprezintă „un organism teritorial, care se activează pe baza unor proiecte comune și a unor rezultate concrete” (Costa, 2008). Față de zona turistică propusă aici, pentru care teritoriul și localitățile sunt principalele componente, pentru un STL, elementele de bază sunt „teritoriul, comunitatea și proiectul de dezvoltare”. Diferențele constau în caracterul profund amenajat și de instrument de acțiune al STL-ului. Cercetătorul Mihail Eva preia acest concept și îl adaptează la realitățile din România pentru a realiza o zonare strict teritorială a regiunii Moldovei (Eva, 2010). Acesta poate fi perceput ca o premisă pentru o ulterioară deschidere a unei dezbateri mai largi asupra necesității constituirii unor comunități de proiect bazate pe interese și rezultate așteptate comune, ca în sistemul turistic italian.

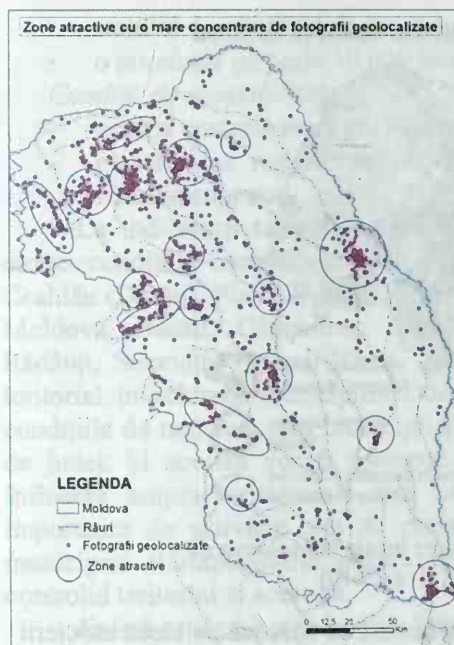


Figura 58. Zone atractive cu concentrare mare a fotografiilor geocodate.

Surse: CLC 2006, flickr.com

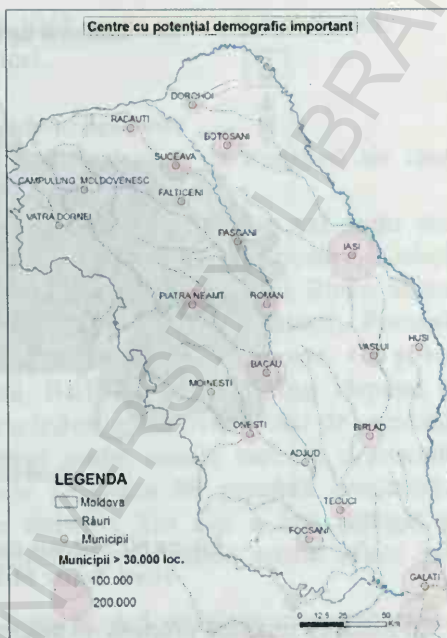


Figura 59. Centre cu potențial demografic ridicat. Surse: Recensământ 2002

Plecând de la teoria celor 3 A (Accesibilitate, Amenajare, Atractivitate) și de la „teritoriul de proiect” din turismul italian, M. Eva realizează o delimitare a teritoriului nord-moldovean în diferite *sisteme turistice locale*, acestea fiind definite ca „asociații de unități administrativ – teritoriale caracterizate din punct de vedere turistic prin câteva aspecte comune: gravitează sau depind de același centru turistic local, prezintă o ofertă turistică comună, dezvoltarea eficientă și durabilă a lor se poate realiza doar în contextul colaborării între ele”. Delimitarea s-a realizat prin calcularea unui indice agregat numit indice al potențialului de dezvoltare turistică și prin stabilirea unor praguri.

Această delimitare consideră teritoriul ca fiind constituit din *sisteme turistice locale* propriu-zise (cu elemente turistice actuale) și din spații interstițiale în diferite stadii – *în curs de contaminare* (cu posibilități viitoare sau *de tranziție* (fără posibilități actuale) (Figura 60). Rezultatul final propus de acesta reprezintă o identificare a celor mai viabile comunități de comune și orașe care au capacitatea imediată de a se alia pentru a pune bazele unor proiecte de dezvoltare a turismului.

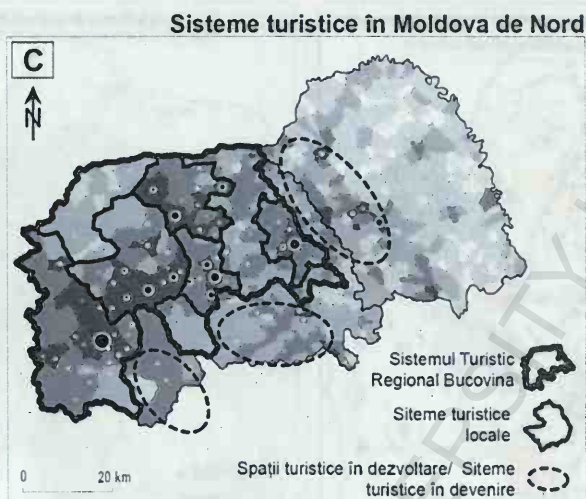


Figura 60. Sisteme turistice locale în Moldova de Nord. Sursa: Mihail Eva (2010).

Zonarea turistică propusă de prezenta lucrare se bazează pe ideea asocierii de unități administrativ-teritoriale care gravitează în jurul unui pol sau centru turistic comun, însă va îngloba și spații în curs de contaminare sau lipsite de potențial turistic, dar care aparțin din punct de vedere al identității, accesibilității sau al relațiilor economice unui teritoriu comun.

O ultimă etapă în delimitarea zonelor o constituie stabilirea centrelor turistice teritoriale cu rol de *hub* („butuc” al roții de la bicicletă), adică cu un rol colector al fluxurilor turistice. Ulterior se va stabili aria de influență a acestora, pe criteriul accesibilității, dar și al ierarhiei centrelor. O serie de poli turistici au fost deja identificați prin clasificarea ierarhică ascendentă a elementelor atractivității turistice teritoriale (Figura 17). Aceștia nu iau însă în considerare și potențiale centre de influență care dețin doar o parte din caracteristicile unui centru turistic, dar care au un rol de *hub*. Alegerea centrelor se va face după criteriul întrunirii unor multiple condiții. În acest caz, următoarele condiții (de natură administrativ-teritorială sau privind activitatea turistică) sunt necesare localității pentru a fi considerată centru turistic zonal:

Condiții turistice:

- punctaj mare la toți indicatorii de atractivitate turistică (poli turistici);
- minim 300 de locuri de cazare (10% din valoarea localității cu cele mai multe locuri);
- minim 10.000 de sosiri turistice sau 20.000 de înnoptări înregistrate anual.

Condiții administrativ-teritoriale sau demografice

- statut de municipiu;

- statutul de reședință de județ după 1968 sau în perioada interbelică;
- o populație de peste 30.000 locuitori.

Condiții de accesibilitate

- poziție centrală în cadrul *hinterlandului* deservit;
- plasarea pe rețelele sau la răscrucea rețelilor de transport de rang ierarhic superior.

La indicatorii turistici, următoarele localități îndeplinesc cel puțin una dintre condițiile menționate mai sus: Iași, Vatra Dornei, Suceava, Galați, Ceahlău (Durău), Piatra Neamț, Tulnici (Lepșa), Gura Humorului, Bicăz, Slănic Moldova, Bacău, Câmpulung Moldovenesc, Botoșani, Bălățești, Focșani, Rădăuți, Sucevița, Onești, Vama, Târgu Neamț, Vaslui și Roman. Ca și rol teritorial în schimb, municipiile Dorohoi, Bârlad, Tecuci și Huși răspund la condițiile de mai sus: sunt municipii și au îndeplinit în trecut rolul de reședință de județ. Și acestea vor fi adăugate drept centre zonale care au o anumită influență asupra teritoriului, deși zonele adiacente nu prezintă concentrări importante de activități sau de resurse turistice. Tot aici a fost adăugat și municipiul Râmnicu-Sărat pentru a identifica eventualele areale aflate sub controlul teritorial al acestuia.

Există unele situații în care între limitele unei aceleiași zone etnografice sau administrative din trecut sau actuale să existe mai multe localități care își dispută un același teritoriu (Onești-Slănic, Câmpulung – Vama, Târgu-Neamț – Bălățești, Durău – Bicăz. În acest caz, localitatea de rang ierarhic superior sau care este mai bine plasată în contextul rețelilor de transport a fost aleasă ca reprezentând *hub-ul* zonal. În cazul Durău – Bicăz s-a ales o delimitare a Văii Bistriței mijlocii în două zone, deoarece zona văii Bicăzului este menționată ca având particularități identitare aparte, iar Munții Ceahlău funcționează mai degrabă ca o limită între cele două areale.

Prin suprapunerea straturilor cartografice în programul ArcGis (Figura 61), se observă faptul că centrele zonale au o densitate mai mare către nord-vestul regiunii și sunt bine dispersate în teritoriu. Dacă în această parte a teritoriului distanța medie între centre este de 30-40 kilometri, în partea sud-estică, distanțele între centre sunt în medie de 50-60 kilometri. Dacă în majoritatea cazurilor centrele zonale domină un *hinterland* nedisputat de alte centre, zona din jurul municipiului Pașcani pare a fi disputată de Iași, Roman și Fălticeni, fiecare înglobându-l dintr-un anumit punct de vedere.

Întrucât municipiul Pașcani deține un rol zonal foarte important și o populație de peste 40.000 locuitori, s-a recurs la alegerea lui ca și centru, limitat însă de valea Moldovei la vest și de înșeuările Strunga – Ruginoasa la est. O situație similară se întâlnește în Colinele Tutovei, zonă care deține un potențial turistic scăzut și care se găsește sub mai multe tutele teritoriale. În acest caz soluția delimitării zonelor va fi pe baza accesibilității optime dinspre centrul zonal.

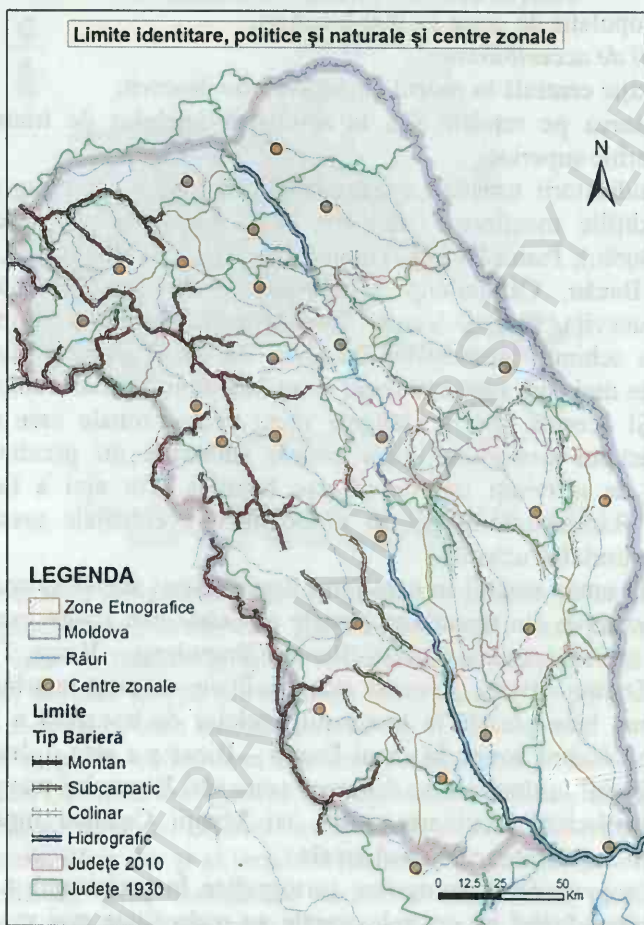


Figura 61. Suprapunerea limitelor identitare, politice și naturale în Moldova

În sfârșit, pentru a realiza zonarea turistică au apărut următoarele întrebări:

- Care sunt criteriile optime pentru a trasa limitele arealului corespunzător unui centru zonal și cum ar trebui acestea ierarhizate ca importanță?
- Cum putem stabili arealul turistic și ne-turistic „controlat” de un anumit centru zonal, cu rol de nod?

La aceste întrebări, majoritatea soluțiilor de până acum consideră teritoriul ca fiind omogen. Cea mai utilizată metodă este cea a Poligoanelor Voronoi/Thiessen. Aceasta reprezintă o metodă geometrică de aproximare a

ariilor de influență urbană, plecând de la teoria lui Christaller asupra locurilor centrale. În același timp este și o metodă de interpolare, fiind adesea utilizată pentru a simula relația cu spațiul înconjurător a unor date punctuale, în general pentru realizarea de predicții a valorilor unor atribute numerice pentru unele poziții neșantionate din teritoriu. În acest al doilea caz, metoda nu este aplicabilă întrucât turismul adesea are o prezență punctuală (interpolarea adaptându-se aici mai degrabă pentru alte elemente geografice continue – solul, aerul etc.)

Determinarea ariilor de influență teoretice este însă ceea ce s-ar putea adapta la necesitățile acestui studiu, considerând că dacă un teritoriu este controlat la nivel economic în general de un centru urban, la nivel turistic (parte a economiei), acesta poate fi controlat de un centru cu valențe turistice (pentru teritoriile marcate profund de fenomenul turistic) sau cu valențe administrativ-teritoriale și demografice (pentru teritoriile cu o difuziune slabă a turismului, mai degrabă tranzitate sau în curs de contaminare turistică).

Carențele metodei Thiessen sunt legate de faptul că acestea consideră spațiul drept omogen, de aceea ariile sunt determinate prin distanța euclidiană a punctelor din interiorul poligoanelor față de un loc central. În plus, în interiorul poligoanelor nu poate fi estimată variația influenței locului central.

Pentru realizarea zonării turistice, lucrarea de față propune o nouă metodă, dar care se sprijină pe principiile metodei poligoanelor Thiessen. Teritoriul turistic nu este și nu poate fi considerat omogen, ci reprezintă o sumă de atracții localizate, împreună cu arealul înconjurător, la care turistul are acces utilizând o anumită rețea de transport. De aceea survine necesitatea de a determina aria de influență a unui centru zonal cu funcții turistice de-a lungul rețelelor de transport din vecinătatea acestuia. Setul de date-rețea creat anterior, cu nivelele limitare de viteză și impedanță stabilite a fost utilizat pentru calcul. Drumurile comunale (locale) au fost eliminate din calcul întrucât este foarte dificilă stabilirea prezenței îmbrăcămintei asfaltice, iar scara regională de analiză nu permitea vizualizarea rezultatelor oferite.

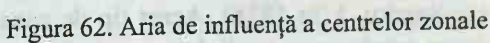
Din păcate, nu s-a putut crea o rețea intermodală (rețeaua de căi ferate și rețeaua de aeroporturi nu au fost integrate aici), dat fiind limitările de timp și de metodă. S-a considerat că rețeaua de drumuri este principalul suport al deplasărilor turistice în regiunea Moldovei.

Funcția *Service Area* de la Modulul *Network Analyst* al programului ArcGis permite determinarea ariilor sau a rețelelor care pot fi parcurse pe rețeaua de transport plecând de la un anumit loc. În cazul de față, s-a utilizat funcția *multiple service area*, în care de la fiecare centru zonal propus s-au identificat rețelele înconjurătoare care sunt parcurse într-un anumit timp, dar care nu se află la o distanță-timp mai mică de un alt centru zonal (similar principiului lui Thiessen/Voronoi).

Un alt aspect destul de important este legat de limitările topografice, hidrografice sau cele identitare. Modulul utilizat permite identificarea unor bariere, ca vector de tip punct, care împiedică de a căuta dincolo de aceasta o rețea aflată sub influența unui anumit centru. Majoritatea barierelor sunt de natură topografică (interfluvii montane sau colinare principale) sau hidrografică (râul Siret). Pentru micro-zona Pașcani, s-au identificat bariere la est (șeile Ruginoasa – Strunga) pentru a limita extensia teritorială către zona dominată de mun. Iași.

Tabel 13. Centre turistice și zonele aferente

Nr	Centru turistic zonal	Zona (geo-etno-turistică)
1	Vatra Dornei	Dornelor
2	Câmpulung Moldovenesc	Câmpulung
3	Gura Humorului	Humor
4	Rădăuți	Rădăuți
5	Suceava	Suceava
6	Fălticeni	Fălticeni
7	Botoșani	Botoșani-Dorohoi
8	Dorohoi	Dorohoi
9	Bicaz	Bicaz
10	Ceahlău (Durău)	Ceahlău-Bistrița
11	Târgu Neamț	Neamțului, Depr.
12	Piatra Neamț	Piatra-Bistrița
13	Roman	Roman
14	Iași	Iași
15	Pașcani	Pașcani
16	Onești	Trotușului, Valea
17	Bacău	Bacău
18	Comănești	Ghimeș-Trotuș
19	Tulnici (Lepșa)	Țara Vrancei
20	Focșani	Dealurile Vrancei
21	Galați	Galați-Covurlui
22	Tecuci	Tecuci
23	Vaslui	Vaslui
24	Huși	Dealurile Hușilor
25	Bârlad	Bârlad-Tutova



Rezultatul grafic este prezentat în Figura 62 prin linii colorate diferite, îngroșate, suprapuse peste drumuri, care arată teritoriul pe care un centru îl controlează teoretic prin rețeaua rutieră. Bineînțeles, acest model depășește inconvenientele topografice pe care le avea metoda poligoanelor Thiessen, însă nu ia în calcul greutatea, atributul centrului zonal. În cazul celor mai importante centre, mai ales prin ponderea lor demografică (Iași, Suceava, Bacău, Galați, Piatra Neamț), diferențele mari între acestea și centrele vecine au fost simbolizate prin săgeți, urmând a fi luate în considerare în zonarea finală printr-o privire calitativă.

Zonarea turismului din Moldova ia în considerare următoarele criterii, în ordinea descrescătoare a importanței lor:

- *accesibilitatea* de la un centru zonal (având atribute turistice, administrativ-teritoriale sau demografice importante) către teritoriul înconjurător controlat de acesta, calculată prin distanța-timp de la centru către teritoriu pe rețeaua de transport;
- *apartenența identitară, istorică și administrativă* la un anumit teritoriu;
- *limitările topografice și hidrografice* ale teritoriului;
- *limitele unităților administrativ-teritoriale actuale*; o zonă va include întreg teritoriul unui UATB, considerând că atributele acestuia sunt uniforme pe suprafața acestuia.

Prin suprapunerea diferitelor straturi tematice construite în acest sens, s-au identificat 23 de zone turistice având fiecare un centru zonal. Expresia grafică a acestora (Figura 63) a fost realizată cu ajutorul unui vector poligonal (.shp) reprezentând cele 23 de zone (24 cu zona Râmnicu-Sărăt). Acesta va fi util în preluarea ulterioară a informațiilor cantitative din interiorul zonei prin suprapunerea spațială a straturi informatice (*spatial join*) pentru o analiză multiscalară.

Pentru a motiva tipul de zonare propus, este necesară reiterarea ipotezei principale. Prezenta lucrare pornește de la ipoteza că morfologia spațiului și distanțele reale între locuri (fie între locurile emițătoare de turiști și destinații sau fie distanțele care separă atracțiile turistice) pot determina o anumită evoluție a teritoriului turistic.

În cazul de față, teritoriul turistic apare ca o porțiune delimitată a spațiului geografic, cu anumite caracteristici morfologice și tipologice proprii care depind de „autoritatea” unui loc central (uneori locuri centrale). Teritoriul turistic este împărțit pe trei scări: regiunea, zona, unitatea teritorială de bază (comuna/orașul). Astfel, zonarea propusă se propune ca nivel scalar intermediar și se bazează pe criterii teritoriale, spațiale, de apartenență a unui teritoriu la un loc central și mai puțin pe criteriul formelor dominante de turism dintr-un areal (așa cum propusese Șandru, I. în 1976). Acest tip de zonare permite realizarea dezideratelor din etapa următoare a studiului:

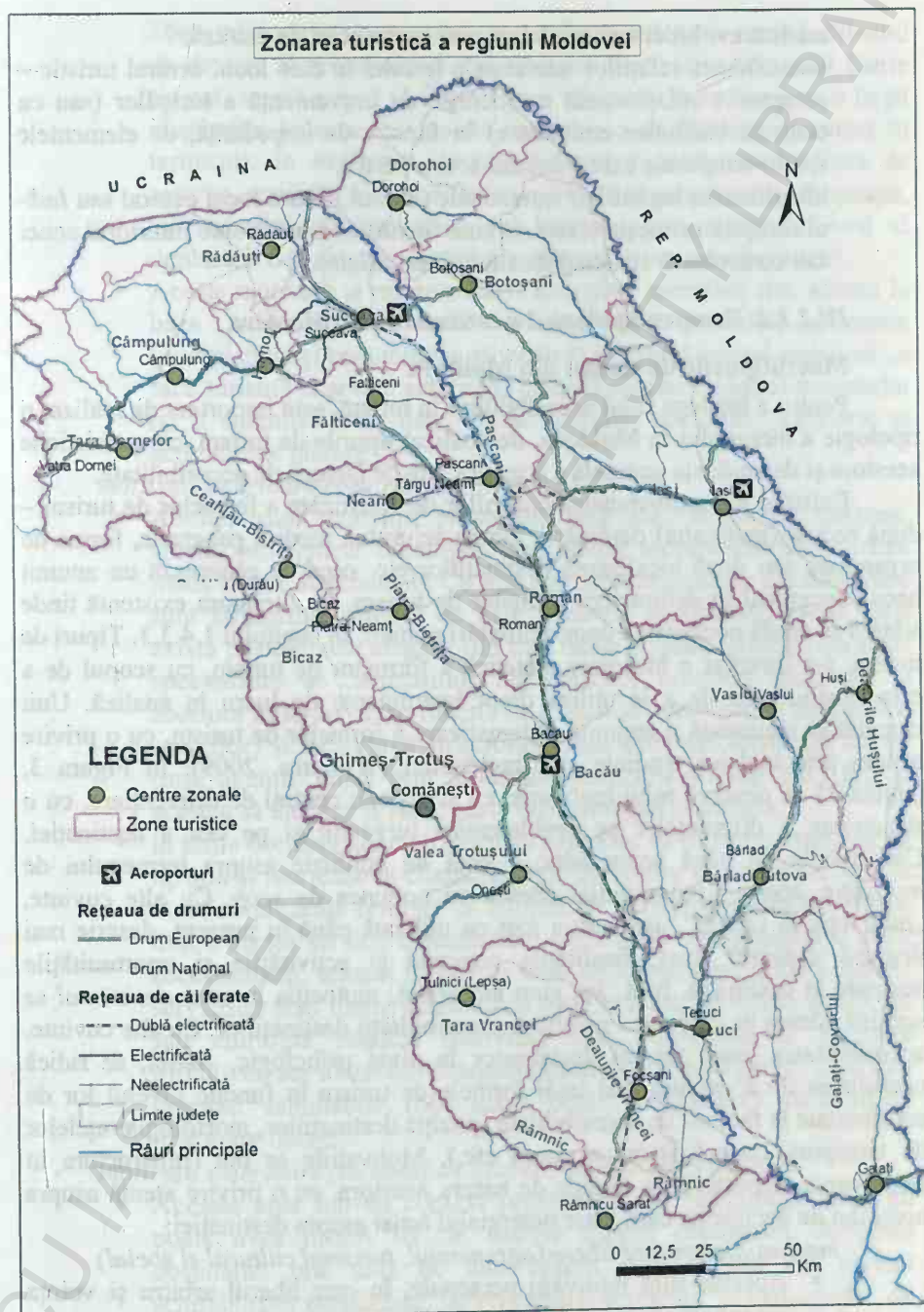


Figura 63. Zonele turistice din Moldova

- analiza evoluției teritoriului pe mai multe scări de analiză;
- identificarea relațiilor interzonale (modul în care locul central turistic – receptor – relaționează cu locurile de proveniență a turiștilor (sau cu centrele bazinelor emițătoare) în funcție de impedanță, de elementele spațio-temporale care frânează aceste relații;
- identificarea legăturilor intrazonale (modul în care locul central sau *hub*-ul receptor primește și redistribuie fluxurile turistice spre interiorul zonei sau controlează sistemul de atracții teritoriale).

IV.2.3.2. Zonarea tipologică a turismului din Moldova

Macrotipurile de turism din Moldova

Pentru a înțelege rolul accesibilității în turism, este important de realizat o tipologie a turismului în Moldova, de analizat tipurile de turism, caracteristicile acestora și dependența generală a acestora față de factorii de accesibilitate.

Există o mare diversitatea criteriilor de clasificare a formelor de turism – după scopul (motivația) deplasării, durata sejurului, mediul geografic, forma de organizare sau după localizarea destinațiilor etc. ceea ce generează un anumit haos conceptual în delimitarea formelor de turism, iar literatura existentă tinde adesea să omită necesitatea unor delimitări unitare. În capitolul 1.4.3.3. Tipuri de turism, s-a încercat o încadrare sintetică a formelor de turism, cu scopul de a crea posibilitatea de a le utiliza drept instrumente de lucru în analiză. Unii cercetători realizează o anumită sistematizare a formelor de turism, cu o privire asupra principalelor tendințe și caracteristici (Williams, 2009). În Figura 3, pagina 35 se observă rolul motivației ca și criteriu central de diferențiere, cu o structurare a diferențelor pe problematica turistului și pe cea a destinației. Clasificările de până acum aduc o notă de confuzie asupra termenului de *motivație*, acesta fiind asimilat adesea cu noțiunea de *scop*. Cu alte cuvinte, „motivația în turism”, așa cum a fost ea utilizată până în prezent, descrie mai degrabă aspectul final, finalitățile concrete și activitățile și oportunitățile accesate la destinație. Însă, așa cum am arătat, motivația în sens *decizional* se sprijină adesea pe evaluarea nivelului accesibilității destinațiilor. Cu alte cuvinte, accesibilitatea joacă un rol declanșator la nivel psihologic. Astfel, se ridică necesitatea de a explora mai întâi formele de turism în funcție nivelul lor de sensibilitate la factorii de accesibilitate (poziția destinațiilor, morfologia rețelelor de transport, conectivitatea acestora etc.). Motivațiile se pot (re)structura în clasificarea respectivă, în funcție de natura acestora, cu o privire atentă asupra nivelului de decizie pe care îl are potențialul turist asupra destinației:

- *motivații interioare libere (agrementul, turismul cultural și social)*
 - Acestea sunt motivații personale, în care liberul arbitru și voința personală joacă un rol esențial. Necesitățile declanșatoare nu sunt stringente, ci sunt legate de nevoia de echilibru între muncă și timp

liber, adesea ele intervenind ca o contrapondere la muncă. Nivelul de decizie al potențialului turist asupra destinației este unul foarte ridicat, acesta având la dispoziție o varietate de opțiuni, cu o largă răspândire (adesea resursa de bază are o desfășurare continuă în teritoriu). În evaluarea destinației optime intră multitudinea de resurse, activități și alte diverse oportunități existente la destinație, iar accesibilitatea joacă un rol limitativ prin elementul cost al deplasării față de acea destinație (distanță, timp sau cheltuieli).

- Aceste motivații și materializări (activități) specifice stau adesea la baza „turismului” în sensul informal al termenului; societatea (uneori chiar și comunitatea științifică) limitează sensul expresiei „a face turism” la aceste activități, datorită rolului inițial al turismului (și a semnificațiilor date inițial acestuia, acela de „călătorie și activități de plăcere”;

- *motivații interioare constrânse (sănătatea)*

- Acestea sunt motivații personale, însă aici, starea de sănătate, vârsta, problemele fiziologice sau uneori inconvenientele estetice joacă un rol determinant. Cu alte cuvinte, necesitățile declanșatoare sunt stringente, diferite de cele generate de plăcere; astfel, deși există posibilitatea alegerii din mai multe opțiuni, gradul ridicat de specializare al destinațiilor de sănătate, prezența punctuală a acestora în teritoriu (în funcție de existența unei resurse terapeutice specifice) și încadrarea strict organizată a acestei forme de turism (prin agenții, bilete prin Sindicate, programe sociale etc.) fac ca acestea să eludeze în mare parte elementul accesibilitate.
- În țările occidentale, multiplicarea centrelor de înfrumusețare sau de tip *spa* și reorientarea clientelei către asemenea tipuri de servicii au făcut ca prezența resursei să nu mai fie un element esențial, multe dintre aceste servicii delocalizând către zone care prezintă o mare accesibilitate, adesea în țări în curs de dezvoltare, unde costurile serviciilor sunt foarte scăzute. Cu toate acestea, serviciile de tip *spa* sau chirurgia plastică (activități slab dezvoltate în regiunea Moldovei) ies totuși din categoria necesităților stringente, fiind mai degrabă asimilabile (din acest punct de vedere) motivațiilor interioare libere;

- *motivații exterioare (turismul de afaceri, sportiv sau științific)*

- Acestea apar într-un context profesional, iar potențialul turist nu poate avea niciun fel de decizie asupra destinației. Alegerea destinației este dată de alte criterii care rezultă din nivelul schimburilor economice, de potențialul economic și demografic, de existența firmelor, a capitalurilor etc. Astfel, caracteristicile destinației și relațiile economice ale acesteia cu originea turistului

predomină asupra actului decizional mai mult decât poziția celei dintâi. Există o serie de activități specifice (întâlniri, participarea la conferințe, târguri, evenimente etc.) care necesită existența unor infrastructuri specifice – săli de conferințe, săli de expoziții, structuri de cazare și alimentație de nivel superior;

- este un complement al turismului de agrement, aducând continuitate unor locuri turistice de agrement care sunt de regulă dependente de sezonul estival sau iarnal sau de sărbătorile anuale (Rogers, 2009);
- cerințele și standardele sunt de înaltă calitate, aflate la vârful spectrului de activități turistice; După publicația online Top Business, aceasta este „cea mai solidă ramură a industriei turismului din România”¹; aportul acestui sector la totalul încasărilor hotelurilor din mediul urban este de circa 65-85%;
- funcționează tot timpul anului, cu două vârfuri de activitate – primăvara și toamna, sprijinind locurile de muncă permanente; potrivit ANAT², în România circa 17% din turiștii business revin ca turiști de agrement (40% în Marea Britanie după Rogers, 2009);

pseudomotivații (turismul de tranzit)

- Deși tranzitul nu este catalogat drept motivație în turism (Williams, 2009), acesta poate fi integrat aici tocmai prin faptul că eludează motivația ca principiu declanșator. Cu alte cuvinte, acesta provine din constrângeri exterioare, legate de necesitatea de a înnopta într-un anumit loc, dată de limitările de efort fizic ale călătorului, în arcul unei zile. În acest context, prezența rețelilor de transport, morfologia, densitatea și gradul lor de conectivitate sunt esențiale pentru ca această formă de turism să se dezvolte într-un anumit loc. Decizia potențialului turist de a alege o anumită destinație de tranzit ține mai mult de prezența structurilor de cazare în proximitatea rețelilor de transport, dar mai ales de poziția acestor structuri ca puncte nodale sau etape intermediare (relee) în contextul marilor destinații de turism de afaceri și comercial.

Au fost reținute astfel, după criteriul motivației ca sursă a deciziei (și nu ca scop), patru tipuri de turism principale în regiunea de studiu: *agrement, sănătate, afaceri și tranzit*. Este necesară o sinteză a caracteristicilor principale ale fiecărui tip, pentru a înțelege cum funcționează destinațiile specifice.

¹ <http://www.topbusiness.ro/romania/archive/article/Turismul+de+afaceri,+cea+mai+profitabila+componenta+a+industriei+ospitalitatii+din+Romania.html>, vizualizat în 20 martie 2011

² Agenția Națională a Agențiilor de Turism din România

Tabel 14. Caracteristicile macrotipurilor de turism din Moldova

Macrotip („Turism de ..”)	Motivații specifice	Caracteristici/Tendențe	Factori favorizanți (turism & economie)	Rolul accesibilității la nivelul deciziei sau localizării
LOISIR	Agrementul Cultura Natura Societatea	- diversitate de activități recreative - nivel de organizare mixt (organizat / independent) - durată de ședere mai mare - grupuri mai mari - consum ridicat de teritoriu (pendulări în stea sau itinerarii complexe)	- potențialul turistic (natural sau cultural) - infrastructuri turistice specifice (structuri de cazare și alimentație clasificate, structuri de agrement etc.)	- gradul de dificultate în a accesa diversitatea de destinații specifice joacă un rol important în alegerea acestora
SĂNĂTATE	Tratamentul Odihna	- activități strict legate de tratarea unor afecțiuni - durată foarte mare de ședere, fixă - cantonat în perimetrul stațiunii - nivel exclusiv organizat	- Infrastructuri balneare - Programe sociale aferente	- Influență limitată a accesibilității (decizia de a călători ține mai mult de specificul destinației și de programul social)
AFACERI	Afaceri Științific Sportiv	- un amestec de activități lucrativ- recreative - ședere punctuală (1-2 zile max) - activități lucrative cantonate, activități recreative în perimetrul proxim	- Prezența unei piețe mari de desfacere (populație) - Număr important de firme, cifra de afaceri ridicată - Infrastructuri turistice specifice (structuri de 4 stele, săli de conferințe etc.)	- rol redus al accesibilității în decizia de a călători (impusă de relațiile comerciale, academice etc. între instituții) - complexitate a factorilor de localizare
TRANZIT	(doar) Necesitatea cazării	- activități punctuale (cazarea este adesea singura activitate) - ședere în general de o zi	- Structuri de cazare în proximitatea unei rețele de transport de rang superior	- În decizia de a alege o destinație de tranzit un rol important îl joacă poziția destinației în cadrul rețelilor de transport

Pentru a realiza o zonare tipologică a turismului este necesară identificarea resurselor specifice fiecărei forme de turism menționate, cât și ponderea fiecăreia, acolo unde se suprapun mai multe tipuri de destinații.

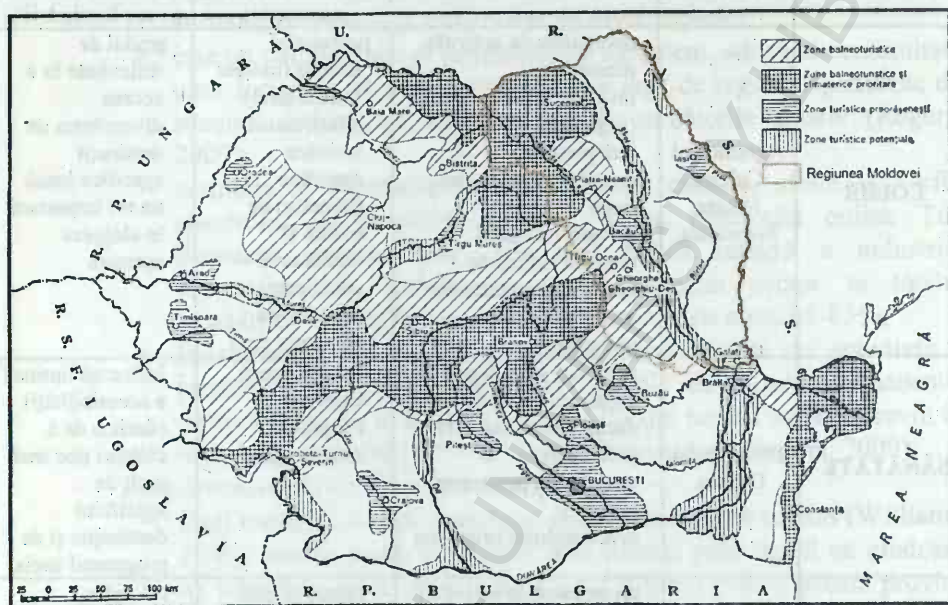


Figura 64. Zonarea turistică a României. Sursa: Șandru, I. (1976)

I.Șandru, în lucrarea *România – Geografie Economică* (1978), propune o zonare a teritoriului României (Figura 64) după criterii ambigue – atât după tipul de turism principal practicat dintr-un anumit areal (cu accent pe tipul balnear și climatic, foarte la modă în acea perioadă), cât și după tipul de areal geografic (zone urbane și periurbane, zone „preorășenești”) sau după stadiul la care se află turismul în acel moment („zone potențiale”). Prin „zone preorășenești”, acesta înțelege marile concentrări urbane ale Moldovei – Iași, Galați, Bacău, iar prin „zone potențiale”, acesta se referă strict la potențialul hidrologic și hidrotehnic al râurilor importante (Siret și Dunăre în cazul Moldovei). În cazul turismului balnear, viziunea autorului este una mai degrabă geografică, centrată pe existența resursei și nu pe existența concretă a structurilor economice specifice. Din nefericire, au fost realizate puține zonări ale tipurilor de turism din România după 1990, mai ales datorită schimbărilor importante la nivel structural. Turismul balnear a decăzut mult, rămânând cantonat în jurul unor structuri balneare punctuale, adesea în dificultăți financiare, statutare sau tehnologice.

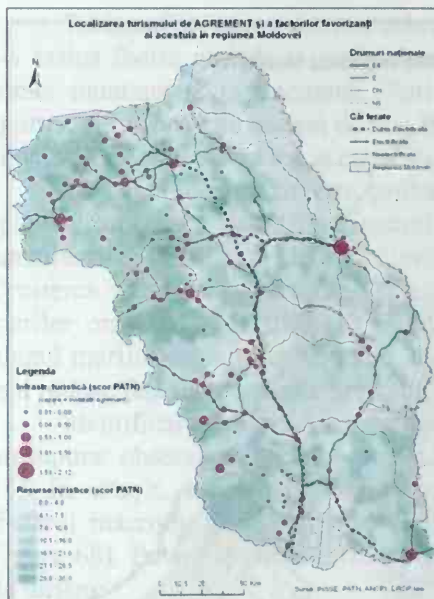


Figura 65. Localizarea turismului de agrement

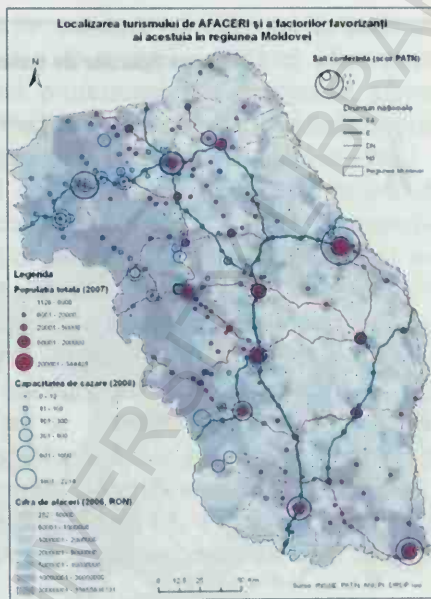


Figura 66. Localizarea turismului de afaceri

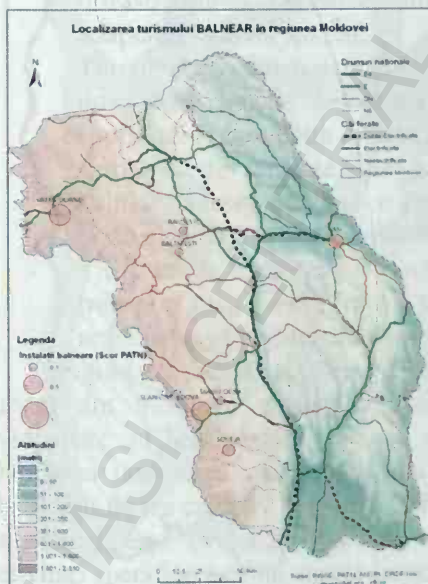


Figura 67. Localizarea turismului balnear

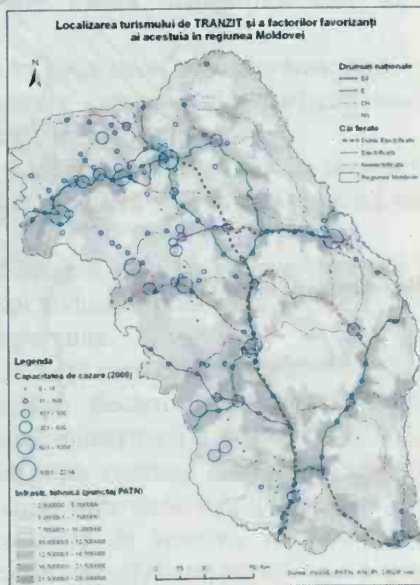


Figura 68. Localizarea turismului de tranzit

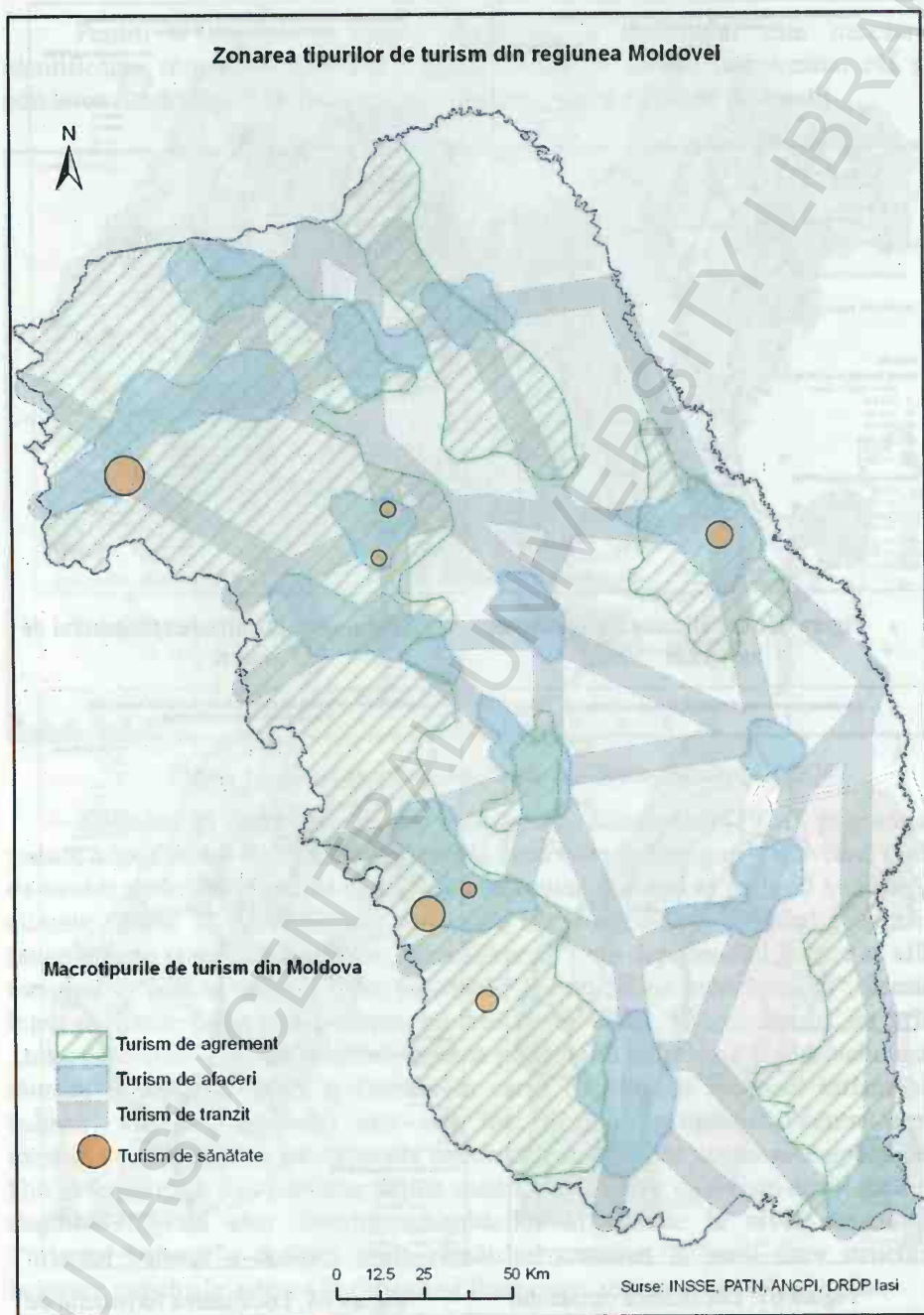


Figura 69. Zonarea tipurilor de turism din Moldova

Turismul de agrement (cu subtipurile recreere, cultură, natură, societate) s-a extins foarte mult la nivelul consumului de teritoriu, mai ales către zonele rurale montane și perimontane. Turismul profesional (cu subtipurile afaceri, sportiv, științific) este extrem de nou în peisajul turismului din România, apariția și dezvoltarea lui având loc în contextul trecerii la economia de piață în 1990.

Turismul de tranzit este probabil cea mai veche formă de turism din spațiul românesc, dată fiind necesitatea comercianților sau a negustorilor ambulănți de a se caza datorită limitărilor de efort pe perioada a 24 de ore. Creșterea vitezei transporturilor a făcut ca acesta să rămână cantonat în cadrul marilor orașe ca apoi, după 1990, să reînvie la răscruce de drumuri sau de-a lungul marilor drumuri comerciale, datorită accesibilității ridicate și a prețurilor mai reduse față de structurile prezente în interiorul marilor orașe.

Identificarea marilor areale în care se dezvoltă fiecare tip de turism presupune observarea atentă a caracteristicilor spațiale care le definesc (Tabel 14). În sfârșit, zonarea tipologică presupune identificarea liniilor de forță a fiecărui macrotip de turism la nivel spațial (Figura 65, Figura 66, Figura 67, Figura 68). Putem remarca astfel câteva caracteristici-cheie a fiecărui macrotip de turism:

- Turismul de agrement este cel mai mare *consumator de teritoriu*, avantaj dat de marea răspândire a resurselor specifice; este dependent de infrastructurile specifice, însă prin natura activităților este foarte adaptabil la nivel spațial;
- Turismul de afaceri este cantonat în *jurul unor nuclee urbane* mari sau unor zone bogate în resurse naturale care par să polarizeze marile capitaluri și care dețin infrastructurile specializate;
- Turismul de sănătate este *punctual*, cantonat exclusiv în complexul balnear (adesea pe lângă o structură hotelieră specializată) sau cel mult la nivelul stațiunii care îl conține;
- Turismul de tranzit are o *prezență lineară*, de-a lungul marilor rețele de transport (mai ales rutier), la nivelul nodurilor principale sau acolo unde rețelele leagă noduri economice importante.

Figura 69 sintetizează marile linii de forță care caracterizează tipurile de turism din Moldova, plecând de la analiza fiecărui tip în parte. Zonele evidențiate au fost trasate aplicând metoda multicriterială la nivel de UATB. Obținerea unor areale mai mult sau mai puțin continui sunt rezultatul unor observații de tip calitativ. Evident, există unele zone unde suprapunerea tipurilor de turism este evidentă. Această suprapunere de resurse, infrastructuri și activități specifice este un vector important de *accesibilitate intrazonală* și poate fi motorul unei dinamici superioare a turismului dintr-o anumită zonă. Evident, vom încerca să testăm și această ipoteză în continuare.

Așa cum am arătat, doar motivațiile legate de agrement și cel de tranzit sunt sensibile cu adevărat la problematica accesibilității. Destinațiile de

agrement sunt cu atât mai căutate cu cât acestea oferă un nivel de accesibilitate ridicat. Vom încerca să izolăm destinațiile în funcție de caracteristica activităților dominante pentru ca mai apoi să observăm dacă evoluția acestora este dependentă de nivelul accesibilității.

Identificarea destinațiilor după tipul acestora

Pentru a restrânge destinațiile la acele locuri cuantificabile din punct de vedere statistic, doar localitățile (UATB) care dețin structuri de cazare sau sosiri turistice (după INSSE) vor fi reținute. Destinațiile specifice turismului de afaceri și balnear care prezintă aceste forme de turism în proporție covârșitoare vor fi eliminate. De asemenea, vor fi excluse din destinații acele forme de cazare care au cunoscut un declin generalizat în perioada de studiu, din cauze de management și/sau de cădere în desuetudine (este vorba despre tabere și campinguri).

Vom identifica două tipuri de destinații, în funcție de cele două tipuri de turism la care nevoia de accesibilitate este acută – turismul de agrement și turismul de tranzit. Sistemele Informaționale Geografice permit realizarea interogărilor spațiale (*query*) pentru identificarea unor locuri, în funcție de specificul lor spațial sau a atributelor lor teritoriale, pe baza analizei multicriteriale. Instrumentele GIS permit chiar simultan interogări de localizare și de atribut.

În ambele tipuri de destinație (agrement sau tranzit), pentru studiul nostru prezența structurilor de cazare la nivelul anului 2008 (an-reper terminal al perioadei de studiu) este reținută ca o condiție de bază pentru ca o destinație să fie considerată turistică, deoarece acestea reprezintă (alături de indicatorii derivați de cerere turistică) indicatorul cantitativ pentru a putea evalua dinamica temporală a turismului din acele destinații.

Astfel, vom defini ca *destinații de agrement* acele localități în care resursa turistică de bază (naturală și antropică) deține un nivel satisfăcător și care prezintă structuri de cazare. Interogarea bazei de date se face pe baza atributelor celor 677 de comune din regiunea Moldovei. Prin interogări calitative repetate, s-a stabilit ca nivelul minim de resurse turistice (naturale și antropice cumulate) evaluat de PATN să fie de 25% din scorul localității celei mai bine cotate, adică 9p (față de 35p maxim la Vatra Dornei). A doua condiția necesară (stabilită prin funcția AND – criteriul dublei condiții) a fost ca localitatea respectivă să dețină minim o structură de cazare clasificată (minim 6 locuri, după metodologia de înregistrare stabilită de INSSE).

Destinațiile de tranzit vor fi acele localități care reprezintă noduri în cadrul rețelelor de transport de nivel superior – drumuri naționale principale sau căi ferate electrificate (gradul nodului > 2) sau care se află în imediata apropiere a rețelelor de transport rutier superior (drumuri europene sau drumuri naționale principale) evident, prezentând structuri de cazare. Rețelele de transport feroviar,

datorită caracterului lor discontinuu (accesul la acestea făcându-se doar prin intermediul stațiilor feroviare) nu generează destinații de tranzit de-a lungul lor, fiind eliminate din aceste criterii. Prin interogarea spațială („select by location”) au fost selectate mai întâi localitățile care se află în apropierea unui drum național (s-a aplicat o zonă-tampon de 1000metri pentru a evita micile erori de localizare). Apoi prin interogarea atributului („select by attribute”) în interiorul primei selecții au fost selectate doar localitățile care prezintă unități de cazare. Evident, ulterior a fost făcută o selecție calitativă a localităților care se află pe tronsoane de drum care nu leagă puncte nodale de interes pentru tranzit (adică localități de minim 15.000 locuitori sau puncte vamale), cazul câtorva localități din Vrancea piemontană și montană, Darabani (recent doar pe ruta de legătură între Dorohoi și punctul vamal Rădăuți-Prut), localitățile Putna și Slănic Moldova (constituind un „fundac” pe tronsonul de drum național aferent).

Din 164 de localități care prezintă structuri de cazare și care se pot defini drept destinații turistice, 117 îndeplinesc criteriile pentru a fi destinații de agrement, iar 118 îndeplinesc pe cele ale turismului de tranzit. Este interesant faptul că 81 de localități (jumătate din totalul destinațiilor) prezintă atât caracteristici ale agrementului, cât și tranzitului. Deși acestea reprezintă 50% din totalul localităților cu locuri de cazare, acestea prezintă circa 77% din locurile de cazare, însă concentrează 87% din sosirile turistice și 87% din înnoptările turistice, semn că acestea sunt în general destinații de succes. Acest lucru arată faptul că îmbinarea celor două forme de turism (și a factorilor favorabili adiacenți) reprezintă o formulă a succesului. În același timp acestea concentrează circa 97% din cifra de afaceri prezentă în localitățile cu structuri de cazare (respectiv 90% din totalul Moldovei), ceea arată faptul că destinațiile de afaceri se suprapun fidel peste destinațiile cu funcție de agrement și tranzit, iar volumul afacerilor și tranzacțiilor financiare condiționează mult prezența turismului din regiune.

Destinațiile de afaceri au fost selectate după criteriul unui minim de 100 milioane lei cifră de afaceri (39 de localități), iar destinațiile de sănătate au îndeplinit criteriul infrastructurilor balneare (7 localități).

Limitarea în aplicarea acestor criterii nu pot însă arăta care este ponderea fiecărui tip de turism în interiorul fiecărei destinații. Pentru o discretizare mai fină, este necesară studierea specificului fiecărei destinații în parte, prin analiza profilului fiecărei structuri turistice și prin chestionarea unui eșantion reprezentativ de turiști, pentru a afla motivațiile lor precise. Evident, acest lucru nu poate fi realizat aici, întrucât scara studiului nu îl permite. În schimb este posibilă izolarea destinațiilor de tranzit care nu constituie în același timp și destinații de agrement sau izolarea destinațiilor de sănătate de cele care nu constituie și destinații de tranzit.

Asemenea încercări sunt însă limitative, întrucât toate destinațiile de sănătate sunt și destinații de agrement. Pentru a afla specificul duratei de ședere

în destinații după tipul acestora, unele calcule se pot realiza, izolând (parțial sau total) diferitele destinații după profilul lor exclusiv sau prin tatonări multicriteriale a atributelor lor. Astfel, observăm că există un specific al fiecărei tip de destinații legat de durata medie a sejurului (Figura 70).

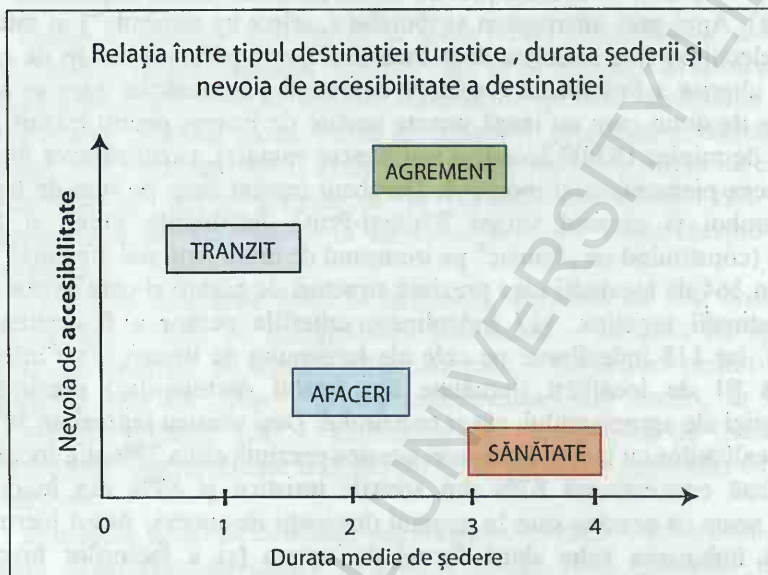


Figura 70. Caracteristici interne ale fiecărui tip de destinație

Tabel 15. Dependența între tipul de turism și durata șederii

Durata ședere / Tip destinație	Tranzit	Afaceri	Agrement	Sănătate
Durata medie de ședere (zile)	1,4 - 2	1,8 - 2,3	2 - 2,6	3-4

Aceste considerente legate de încadrarea turismului din punct de vedere teritorial și tipologic vor fi deosebit de utile în analiza accesibilității în turism.

IV.3. Accesibilitatea internă - Caracteristicile rețelelor de transport din România care permit deplasările către destinațiile turistice din Moldova

Noțiunea de *accesibilitate* se sprijină pe două concepte-cheie (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006):

- Primul este *locul*, unde poziția relativă a acestuia este estimată în legătură cu *rețelele de transport*, întrucât acestea stau la baza mobilității; locurile care constituie obiectul nostru de studiu sunt reprezentate de *destinațiile turistice*;
- Al doilea este *distanța* (sau, mai general, depărtarea dintre locuri), care derivă din *conectivitatea* dintre locuri, adică posibilitatea ca două locuri să fie legate prin rețele de transport.

În ambele cazuri, studiul rețelelor, ca obiect de bază în analiza spațială, se dovedește a fi primordial în evaluarea accesibilității. Analiza rețelelor oferă posibilitatea de a înțelege relațiile între locuri și de a reitera faptul că acestea din urmă nu sunt elemente independente (Pumain & Saint-Julien, 2004). Rețelele studiate în geografie reprezintă ansambluri de linii care asigură legătura între diverse locuri, referindu-se, în principal la rețeaua-suport sau *infrastructură*, de cele mai multe ori materială. Mai există și rețeaua de schimburi sau „rețeaua desenată de fluxuri”, care desemnează traficul care are loc pe o anumită rețea-suport. Aceasta din urmă nu va fi însă studiată aici din lipsă de date.

Accesibilitatea este în definitiv un indicator al structurii spațiale, întrucât ia în considerare atât locurile, cât și inegalitățile produse de distanță; datorită structurii spațiale, două locuri diferite cu aceeași importanță vor avea accesibilități diferite (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006).

Accesibilitatea topologică este cea mai adaptată metodă de studiu a structurilor lineare (rețele), pentru că propune evaluări într-un sistem de noduri și linii (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006); astfel, accesibilitatea este un atribut măsurabil al locurilor din rețea (destinațiile, în cazul nostru).

IV.3.1. Aspecte morfometrice ale rețelelor de transport

Patru tipuri de rețele de transport deservesc destinațiile turistice din regiunea Moldovei în cadrul turismului intern (plecând de la origini aflate pe teritoriul național), reținut pentru studiul de față – *rutiere, feroviare, aeriene, navale* (Figura 7, pag. 53).

Rețelele navale sunt prezente doar prin punctul nodal Galați, care nu mai deserveste traficul de pasageri. Acestea nu vor constitui obiectul de studiu, întrucât acest port nu a funcționat o bună parte din perioada cercetată, iar singularitatea lui nu ne oferă posibilitatea de a evalua comparativ accesibilitatea. În același timp, transportul naval de pasageri din România, cu excepția unor

zone greu accesibile din Delta Dunării, a devenit mai degrabă atracție în sine decât mijloc de deplasare între originea turiștilor și destinațiile turistice.

Rețelele aeriene sunt prezente prin trei aeroporturi regionale – Bacău, Iași, Suceava, deservind mai ales nordul teritoriului, asigurând legături interne limitate (Figura 71). Acestea au apărut ca o necesitate de a lega acest teritoriu cu capitala București prin curse aeriene care permit timpi reduși de acces. Turismul intern prin intermediul curselor aeriene este însă destul de limitat ca amploare și cantonat la nivelul turismului de afaceri (incluzând, pe lângă segmentul business, și pe cel sportiv, educațional, administrativ sau politic).

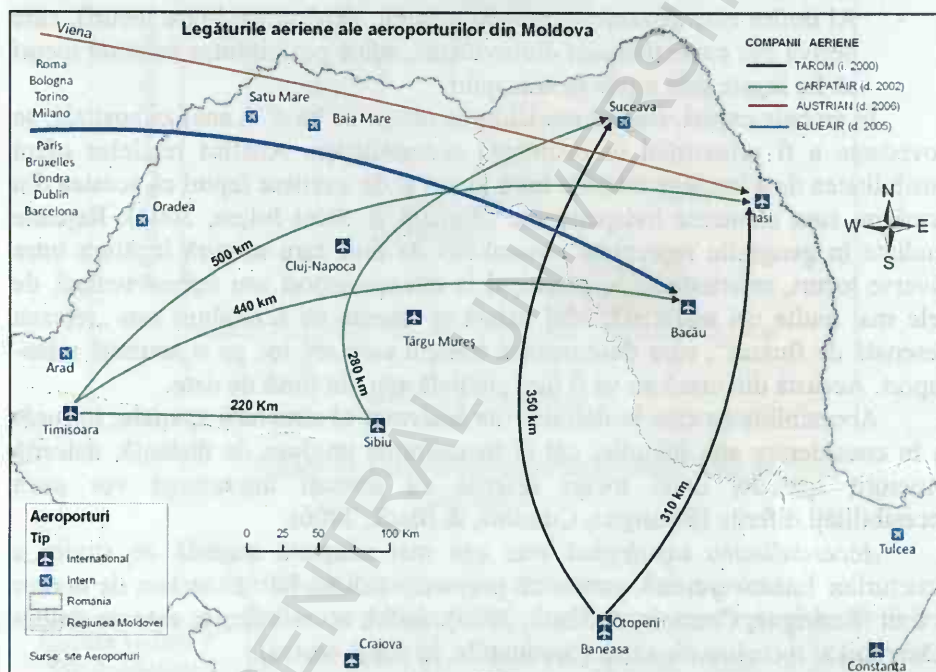


Figura 71. Linii aeriene regulate care deservesc direct regiunea Moldovei (situație la 01.06.2011)

Aflate în extremitatea nordică, respectiv estică, aeroporturile Suceava și Iași sunt bine deservite prin curse aeriene regulate cu capitala București (prin aeroportul Henri Coandă / Otopeni), prin operatorul național TAROM. Poziția lor excentrată în cadrul regiunii a fost un avantaj inițial în localizarea aeroporturilor și a legăturilor cu capitala, spre deosebire de Bacău care se găsește situat central în cadrul regiunii și mai apropiat de București (doar 230 de kilometri între acestea din urmă). În general, transportul aerian se rentabilizează atunci când leagă destinații aflate la cel puțin 300 kilometri una de alta (Lozato-

Giortart & Merlin, 2008), cu excepția unor zone cu o fragmentare importantă a reliefului.

Legăturile regulate ale capitalei cu Suceava și Iași au fost cele mai constante de-a lungul perioadei de studiu (2000-2010), cu 7-10 curse săptămânale la Suceava și 7 curse la Iași. Acestea sprijină cel mai mult turismul intern, dar asigură totodată transferul pasagerilor internaționali spre destinațiile regionale. După instalarea bazei operaționale la Timișoara în 2000, operatorul Carpatair leagă cele trei aeroporturi regionale din Moldova cu acest „hub”, însă cursele între Timișoara și acestea apar în diferite etape – după 2002 – Iași, Bacău, după 2006 – Suceava (via Sibiu din 2000). Capacitatea aeronavelor Carpatair rămâne destul de mică, iar rațiunea acestora este de a alimenta deplasările pasagerilor autohtoni către destinațiile de muncă din vestul Europei, aceeași rațiune având-o și primele curse ale operatorului Blue Air începând cu 2005. Abia după 2006 apar noi curse care, deși alimentează turismul extern (Paris, Bruxelles, Londra din Bacău sau Viena din Iași), acestea leagă aeroporturile regionale din Moldova cu destinații urbane mari, cu o cerere latentă potențială pentru regiunea de studiu. Efectele acestor curse asupra turismului din regiunea Moldovei le vom vedea însă în câțiva ani.

Transportul aerian are, față de celelalte moduri, avantajul vitezei, respectiv al duratei de acces, de circa 45 minute – 1,5 ore pentru rutele interne, nedepășind 3 ore pentru destinațiile europene. Există însă o serie de limitări printre care costurile de operare, consumul de carburant sau capacitatea limitată fiind cele mai semnificative (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006). Acestea se răsfrâng asupra costurilor finale ale călătoriei care sunt mult mai mari față de celelalte mijloace de transport și sunt extrem de variabile în timp (în funcție de data călătoriei, data rezervării, vârsta pasagerului, bagajul transportat etc.). Această variabilitate temporală, alături de prezența punctuală a terminalelor de pasageri și imposibilitatea de a realiza o comparație cu alte moduri de transport ne determină să nu integrăm pe deplin transportul aerian în analiza accesibilității. Vom reține însă o favorabilitate crescută a destinațiilor excentrate Iași și Suceava în a fi conectate la turismul intern, cu o dominație a călătoriilor de afaceri.

Rețelele feroviare acoperă însă o mare parte a teritoriului și sunt utilizate exclusiv de transportul în comun. Dacă la 1882, când Statul Român devine proprietarul tuturor liniilor de căi ferate, lungimea acestora era de 1377 kilometri în fostul Regat, astăzi, pe același teritoriu (care include și Moldova) există aproape 5000 kilometri, adică o evoluție de circa 30 noi kilometri pe an. Majoritatea liniilor ferate au fost construite însă în perioada 1870 – 1920 prin intermediul unor societăți concesionare străine (Niță, 2007). În perioada comunistă efortul principal este acela de modernizare a infrastructurii existente, dublarea liniilor de cale ferată, electrificare, intensificarea transportului de marfă și mai puțin acela de a construi noi linii care să crească conectivitatea între

locurile cu densități mari de populație. După 1990 se intră într-o etapă regresivă, circa 1500 de kilometri de cale ferată fiind închise traficului de persoane, însă după 2006 observăm o ușoară redinamizare a sectorului, prin concesionarea unor trasee către operatori privați, liberalizarea urmând exemplul transportului aerian (deregularizarea). Lipsa unor eforturi reale de extindere a rețelei de transport feroviar în ultimii 60 de ani, perioadă în care turismul s-a dezvoltat cel mai mult, indică o slabă adaptare a rețelelor la necesitățile turismului, adică acelea de a lega eficient destinațiile turistice de bazinele de turiști potențiali. Acest loc este cu atât mai negativ cu cât, în vestul Europei, călătoriile cu trenul au apărut ca motoare de dezvoltare a destinațiilor de vacanță.

Astăzi rețeaua națională prezintă 11.380 de kilometri de rețea (din care aproximativ 4000 electrificate), cu o densitate de 48 kilometri/1000kilometri² (după www.cfr.ro). Graficul planar evaluat al rețelelor de cale ferată (Figura 50, pag. 139) permite calcularea precisă a rețelelor în funcțiune la acest moment prin metode statistice SIG, indicând circa 9800kilometri de rețea în funcțiune. Cu aceste date, obținem o densitate reală de circa 41,1 kilometri/1000kilometri pentru România și 40,9 pentru regiunea Moldovei. Acest lucru arată că prezența infrastructurilor în cadrul regiunii de studiu este similară cu acoperirea la nivel național. După EUROSTAT, densitățile sub 50 kilometri rămân însă printre cele mai mici din Uniunea Europeană, caracteristice doar teritoriilor marginale.

Viteza este însă foarte mică, cu consecințe asupra duratei de deplasare. În 2004, după datele oficiale, viteza medie în România era de 85 kilometri/h pentru trenurile rapide, 67 kilometri/oră la trenurile accelerate și doar de 34,3 la trenurile personale. Prin interogarea statistică a graficului planar evaluat al rețelei feroviare, observăm că viteza medie actuală, în 2011 este de doar 52,8 kilometri/oră pentru trenurile accelerate în funcțiune în 2011 și de 38 kilometri/oră pentru trenurile personale. Întrucât trenurile accelerate sunt cele care exprimă cel mai bun raport preț-timp de acces, o viteză de doar 52,8 kilometri/oră reprezintă, pentru anul 2011 un factor limitativ major. Aceasta reprezintă cea mai mică viteză de operare din toate mijloacele de transport existente (Tabel 16), pentru un cost necompetitiv. Costurile de călătorie cu autocarul sau cu autoturismul personal, de la o utilizare cu cel puțin 3 persoane (care să acopere și costurile de întreținere a mașinii) sunt similare ba uneori mai convenabile, și asta în condițiile în care rețeaua rutieră acoperă mult mai bine teritoriul național. Acest lucru explică scăderea constantă, de la an la an, a traficului de pasageri pe linia ferată (94,4 milioane pasageri în 2006 și doar 86 milioane pasageri în 2007).

Tabel 16. Comparație între „costurile” diverselor mijloace de transport pe relația București-Iași (Surse: www.autogări.ro, www.tarom.ro, www.infofer.ro)

București-Iași ¹	Tren Accelerat	Autocar	Autoturism ²	Avion
Durata (h)	7.5	7	5.5	1.1
Distanța	405	395	395	310
Viteza	53	57	72	280
Preț/kilometri	0.14	0.14	0.33	1.1

Creșterea ușoară a vitezei trenurilor personale în 2011 față de 2004 se datorează inserției unor actori feroviari privați în transportul de pasageri, iar scăderea vitezei trenurilor accelerate, controlate exclusiv de CFR Călători se explică prin lipsa alocării de fonduri pentru modernizarea infrastructurilor, în scopul creșterii vitezei de deplasare. Vitezele medii de deplasare sunt similare la nivelul regiunii Moldovei.

Morfologia rețelelor feroviare din Moldova este o consecință a planului strategic din perioada Regatului României, acela de conectare a capitalei București cu zonele extreme – nordul Moldovei și Oltenia. Magistrala feroviară 500 (București – Buzău – Focșani – Suceava – frontiera RO-UA) reprezintă coloana vertebrală a regiunii, avantajând fluxurile turistice dinspre sudul țării. Paralel cu aceasta, magistralele 700-600 (București – Urziceni – Făurei – Tecuci – Bârlad – Iași) asigură legătura tot cu sudul țării, avantajând fluxurile către estul regiunii. Există însă doar două magistrale de legătură (Adjud – Ciceu și Suceava – Beclean) cu vestul țării, de-a lungul unei zone de contact de trei ori mai mare decât cea din sud.

Forma rețelelor feroviare din regiunea Moldovei este una *arborescentă*, specifică rețelelor hidrografice, slab conectată cu regiunile învecinate. Acestea favorizează doar drenajul către „aval” și nu sprijină legăturile directe între localitățile cu rol de centre zonale turistice, demografice sau economice. Unele zone turistice din partea de vest a regiunii (Vrancea sau Ceahlău) nu sunt deloc conectate la rețelele feroviare.

Legăturile transversale nu reușesc decât să realizeze transferul de pe o magistrală pe cealaltă, nereușind să conecteze adevărate cupluri de localități cu rol teritorial (Ciceu – Adjud, Buhăiești-Roman, Leorda-Verești, Vatra Dornei – Beclean, Tecuci-Tișița). Este de remarcat lipsa unei legături directe la Galați cu regiunea Dobrogei, timpii de acces fiind mult mai lungi, prin tronsonul Fetești-

¹ Parametrii de preț, distanță, timp au fost relevați la nivelul lunii iunie 2011, după datele prezentate pe internet.

² Durata de deplasare a fost calculată cu ajutorul modelului numeric al costului de deplasare dezvoltat în acest studiu; consumul a fost stabilit la 6 litri/100kilometri și un preț de 5,3 lei/litru pentru un autoturism; față de celelalte mijloace, autoturismul permite împărțirea costurilor între 1-5 pasageri în general.

Cernavodă. În concluzie, morfologia rețelelor feroviare favorizează doar anumite fluxuri. În primul rând, potențialii turiști din marile centre urbane din sud (București, Buzău, Ploiești, dar și Constanța într-o măsură mai mică) sunt canalizați către centrul regiunii Moldovei, iar cei din anumite orașe din nordul Transilvaniei (Bistrița Cluj, Oradea sau Baia Mare) sunt favorizați în deplasarea loc către nordul Moldovei (zona Bucovinei).

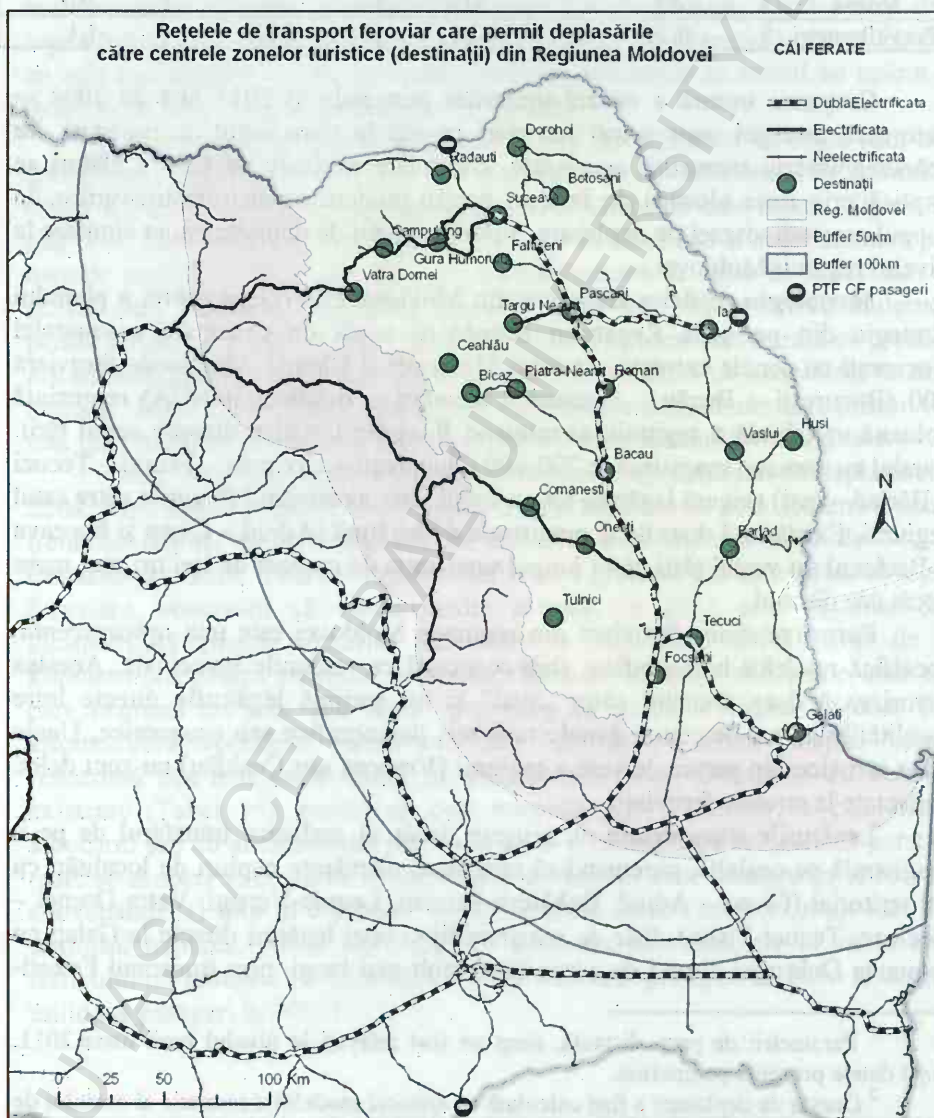


Figura 72. Morfologia rețelelor de transport feroviar din Moldova și din ariile proxime

Pentru a măsura matematic aceste carențe în asigurarea legăturilor eficiente ale destinațiilor din Moldova cu arealele învecinate, am apelat la o delimitare spațială numită *zonă de tampon* în jurul regiunii de studiu, pentru a observa variabilitatea indicatorilor de densitate a rețelelor în zona de transfer (acces) a turiștilor la destinațiile din Moldova. Calcularea structurii spațiale a teritoriului din jurul zonei de interes prin metoda zonelor-tampon este deja consacrată în literatura SIG (Tresidder, 2005). În spațiul urban, unde densitatea rețelelor rutiere, spre exemplu, este foarte mare, poziția relativă a locurilor se poate măsura prin evaluarea structurii zonei-tampon din jurul fiecărui loc. La nivelul unei regiuni, acest demers este mai greu de aplicat din cauza prezenței discontinui a rețelelor, mai cu seamă a rețelelor feroviare. De aceea, regiunea Moldovei a fost considerată ca o singură mare destinație (sumă a mai multe destinații discrete). În jurul acesteia au fost realizate două astfel de zone-tampon (*buffer*) – una de 50 de kilometri în jurul Moldovei și alta de 100 kilometri, care reprezintă zonele critice de acces. În Tabel 17 observăm o scădere bruscă a densității rețelelor feroviare în arealul proxim al regiunii Moldovei. Acest lucru sprijină observațiile anterioare de natură calitativă, acelea că regiunea Moldovei prezintă deficiențe de acces dinspre regiunile învecinate.

Tabel 17. Date comparative asupra densității rețelelor de transport

Zona-țintă / Rețele	Densitate (kilometri/100kilometri ²)		
	Cale Ferată în funcțiune	Drumuri Naționale	Drumuri Naționale și Județene
Regiunea Moldovei	41	74	216
Moldova + 50 kilometri	37	67	186
Moldova + 100 kilometri	42	67	193
România (fără Delta Dunării)	42	69	195

Rețelele rutiere sunt aproape ubiquie, legând toate localitățile din România, spre deosebire de cele feroviare a căror logică a fost aceea de a lega nucleele urbane. Avantajul acestora este că pot fi utilizate atât de transportul în comun, cât și de utilizatorii autoturismului, oferind o mai mare versatilitate de utilizare. Rețelele de transport de rang superior (drumurile naționale) sunt însă cele utilizate pentru deplasările către destinațiile turistice, către zonele turistice, datorită calității și vitezei superioare de deplasare. În interiorul zonei turistice vizate, sunt utilizate pentru deplasare și rețelele de rang inferior (județene, comunale sau vicinale).

În acest moment, există circa 16.100 kilometri de drumuri naționale, gestionate de 7 direcții regionale de drumuri și poduri (DRDP). Direcția Regională Iași deține cea mai mare lungime a drumurilor naționale gestionate (3400 kilometri), suprapunându-se peste regiunea de studiu.

Morfologic, rețelele de transport rutier sunt bine conectate, trădând mai puțin erorile în deciziile strategice sau constrângerile topografice prezente în

cazul celor feroviare), necesitățile de deplasare fiind constant iterate în sute de ani de schimburi comerciale intense. Coloana vertebrală a regiunii rămâne Drumul Național 2 (E85), echivalentul rutier al magistralei feroviare 500. Funcțiile acestora rămân foarte similare.

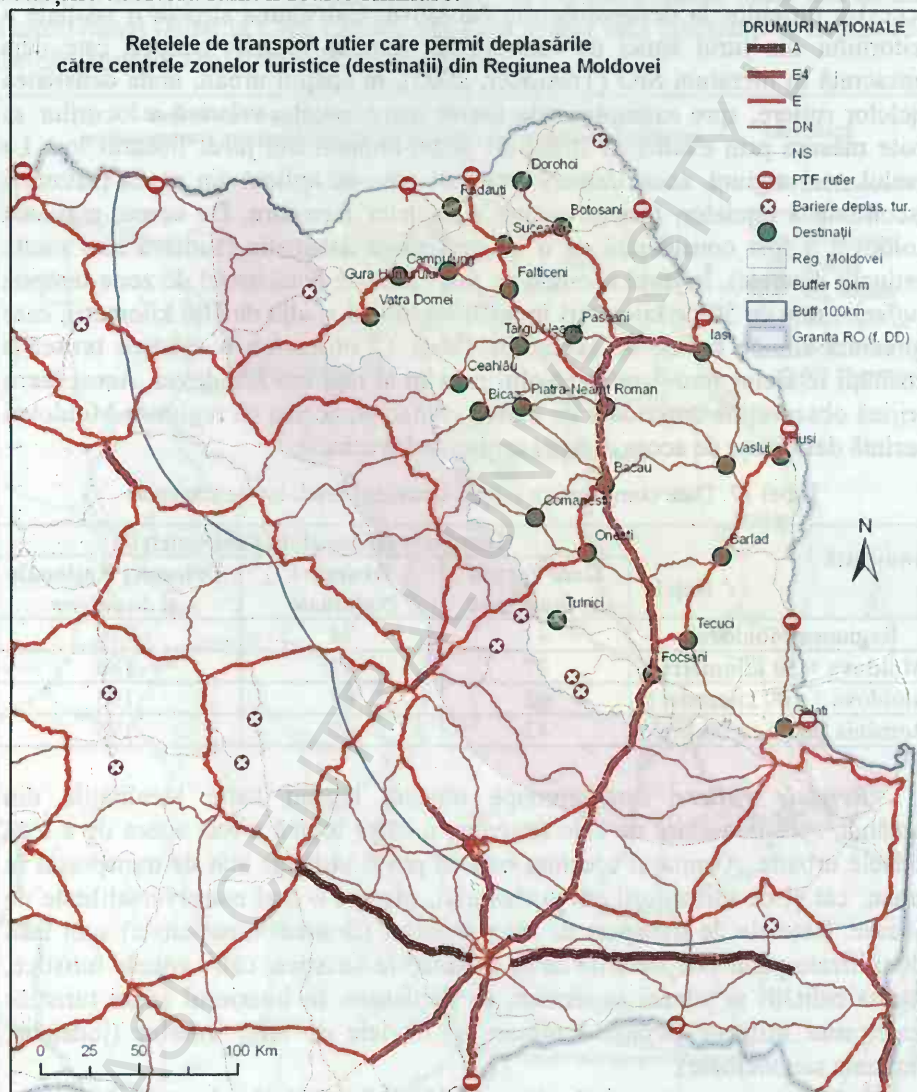


Figura 73. Morfologia rețelor de drumuri naționale din Moldova și din ariile proxime

Este de notat aceeași dificultate în a realiza legătura cu regiunea Dobrogei, transportul cu bacul rezolvând parțial aceste probleme. Modernizarea tronsonului Săbăoani-Iași (E583) favorizează net centrul regional Iași și

favorizează într-o anumită măsură fluxurile din sud către nord-est. Din păcate, legătura cu capitala prin DN2 este și singura, ceea ce pune deosebite probleme de vulnerabilitate accesului dinspre sud. De-altfel, distrugerea podului de la Măracineni-Buzău pe DN2 în perioada mai – septembrie 2005, cu consecințe deosebite asupra traficului, a arătat din plin acest lucru.

Două rute principale, de rang superior (DN11/E577 Onești – Tg. Secuiesc și DN17/E576 Vatra Dornei – Bistrița) asigură legătura cu vestul țării, de data aceasta, acestea favorizând legătura directă dinspre mari bazine de cerere latentă (Bistrița, Brașov sau Cluj) către centrele zonelor turistice (Valea Trotușului sau zona Bucovinei). Există însă și alte drumuri naționale: Toplița – Poiana Largului sau Gheorgheni – Bicaz, Comănești – Miercurea Ciuc) care asigură canalizarea fluxurilor de turiști. Nodul central al regiunii este municipiul Roman, cu cea mai bună conectivitate la centrele turistice înconjurătoare. Este de remarcat slaba conectivitate a centrelor turistice montane (cuplurile Comănești – Bicaz, Onești – Tulnici sau Gura Humorului – Ceahlău), ceea ce nu favorizează circuitele turistice în formă de buclă în interiorul regiunii Moldovei, dar și lipsa unei legături între Depresiunea Vrancei și arealul vecin vestic¹.

*Densitatea rețelilor de transport rutier este superioară mediei naționale – cu circa 74 kilometri / 1000 kilometri², ceea ce arată că accesul la destinații, odată aflat în interiorul regiunii, este unul bun. Metoda zonelor-tampon succesive arată, din nou, o scădere bruscă a densității rețelilor în arealul proxim regiunii de studiu, ceea ce confirmă problemele de acces către regiune, dar mai ales cele de vulnerabilitate a accesului în regiune, în timpul unor calamități naturale. Diferențele sunt cu atât mai notabile cu cât luăm în calcul și drumurile județene (Pentru a măsura matematic aceste carențe în asigurarea legăturilor eficiente ale destinațiilor din Moldova cu arealele învecinate, am apelat la o delimitare spațială numită *zonă de tampon* în jurul regiunii de studiu, pentru a observa variabilitatea indicatorilor de densitate a rețelilor în zona de transfer (acces) a turiștilor la destinațiile din Moldova. Calcularea structurii spațiale a teritoriului din jurul zonei de interes prin metoda zonelor-tampon este deja consacrată în literatura SIG. În spațiul urban, unde densitatea rețelilor rutiere, spre exemplu, este foarte mare, poziția relativă a locurilor se poate măsura prin evaluarea structurii zonei-tampon din jurul fiecărui loc. La nivelul unei regiuni, acest demers este mai greu de aplicat din cauza prezenței discontinui a rețelilor, mai cu seamă a rețelilor feroviare. De aceea, regiunea Moldovei a fost considerată ca o singură mare destinație (sumă a mai multe destinații discrete). În jurul acesteia au fost realizate două astfel de zone-tampon (*buffer*) – una de 50 de kilometri în jurul Moldovei și alta de 100 kilometri, care reprezintă zonele critice de acces. În Tabel 17 observăm o scădere bruscă a densității rețelilor*

¹ DN2 a fost impracticabil pentru deplasările turistice în sectorul Ojdula-Lepșa în perioada de studiu.

feroviare în arealul proxim al regiunii Moldovei. Acest lucru sprijină observațiile anterioare de natură calitativă, acelea că regiunea Moldovei prezintă deficiențe de acces dinspre regiunile învecinate.

Tabel 17 Într-adevăr, limitările topografice și hidrologice din proximitatea regiunii Moldovei (Carpații Orientali, Dunărea) pun adevărate probleme de acces și canalizează diferențial fluxurile turistice. Sunt favorizate, încă o dată, axul central al regiunii (axul nord-sud), nordul Moldovei (zona Bucovinei) și zonele central-vestice (V. Trotușului, Bacău, V. Bistriței), însă drenajul hegemonic nord-sud nu mai este la fel de pronunțat ca în cazul rețelelor feroviare.

Trebuie remarcată absența autostrăzilor care să canalizeze turiștii către regiunea Moldovei, singurele existente în anul 2008 (A1 și A2) favorizând circulația dinspre București doar către vestul și estul teritoriului.

Sintetizând, rețelele de transport rutiere și feroviare care drenează fluxul de turiști către regiunea Moldovei:

- favorizează prioritar atragerea de turiști dinspre sudul țării;
- prezintă deficiențe în a atrage turiști din vestul țării;
- favorizează accesul turiștilor către axul central orientat nord-sud (valea Siretului), către zona Bucovinei și zonele central-vestice ale Moldovei;
- favorizează centrele nodale Iași, Suceava, Roman, Bacău, Onești, Galați;
- prezintă mari deficiențe în conectivitatea zonelor montane vestice, ceea ce limitează circuitele turistice regionale;
- sunt puternic dependente de topografie și prezintă deficiențe în a răspunde nevoilor deplasărilor turistice.

IV.3.2. Conexitatea și conectivitatea

Rețelele aduc o anumită discontinuitate în teritoriu, privilegiind mai mult unele locuri decât altele, fiind expresia unei eterogenități fundamentale a teritoriului (Pumain & Saint-Julien, 2004).

Proprietatea esențială a rețelelor este aceea de a stabili o legătură între obiecte spațiale sau locuri, de a permite schimburile și circulația, proprietate numită *conexitate*. Existența însă a multiple legături posibile între locuri, de drumuri alternative care întăresc puterea de interconexiune a rețelei se numește *conectivitatea* rețelei. (Pumain & Saint-Julien, 2004) Cu alte cuvinte, conexitatea este conectivitatea minimă.

Conexitatea este o proprietate esențială a rețelelor în sensul că arată aptitudinea lor de a pune în legătură toate nodurile din teritoriu pe care le deservește. Pentru a calcula conexitatea rețelelor de transport care permit deplasarea turiștilor naționali către destinațiile turistice din regiunea Moldovei, vom apela la *graful planar evaluat* al rețelelor de transport feroviar și rutier din România, obținut în Figura 49 și Figura 50, reprezentat de un ansamblu de vârfuri (noduri) și muchii (legături). Deși graful are o construcție matematică,

terminologia SIG preferă utilizarea termenilor de noduri și legături¹. După „gradul nodului” (numărul de muchii care pleacă din acesta), acestea pot fi: *noduri suspendate* (de gradul 1, adică de tip fundac), *pseudonoduri* (de gradul 2, adică o întâlnire de două linii) și *noduri reale* (de minim gradul 3, adică o intersecție). O succesiune de legături în care primul nod coincide cu ultimul se numește *circuit*.

Tabel 18. Diversi indicatori ai conectivității unei rețele. Surse: (Tresidder, 2005), (Raicu, 2008), (Pumain & Saint-Julien, 2004)

Indicator	Simbol	Definiție	Mod de calcul	Observații
Densitatea rețelei	DR	Numărul de kilometri de rețea la 1000 kilometri ²	Lungimea totală legături / suprafață	Mai multe legături într-un anumit areal indică mai multe posibilități de conectare
Densitatea de intersecții	DI	Numărul de intersecții pe unitate de suprafață	Numărul de noduri reale / suprafață	Mai multe intersecții oferă o conectivitate crescută
Rata intersecțiilor	RI	Numărul de intersecții împărțit la totalitatea nodurilor	Numărul de noduri reale / numărul total noduri	Valoarea maximă este 1. Cu cât Ri este mai mare, cu atât există mai puține noduri suspendate deci conectivitate ridicată
Indicele β (conexitate)	β	Nr de legături împărțit la nr. de noduri pe o anumită arie	Numărul de legături / număr noduri	Reprezintă cel mai simplu indicator de conexitate. O rețea perfectă are valoarea maximă a indicelui de 2,5.
Indicele γ (conexitate)	γ	Raportul dintre numărul de legături dintr-o rețea și numărul maxim de legături posibile	Număr legături / $[3 * (\text{Nr. Noduri} - 2)]$	Un alt indicator de conexitate asupra „țesăturii rețelei”, o măsură a importanței legăturilor directe. Valoarea maximă este de 1.
Indicele α (conectivitate)	α	Raportul dintre numărul de circuite existente și numărul maxim de circuite	$[(\text{Număr legături} - \text{Număr Noduri}) + 1] / [2 * (\text{Număr Noduri} - 5)]$	Describe existența legăturilor multiple între locuri. Valoarea maximă este 1.

În cazul grafului evaluat al rețelei de transport feroviar, muchiile sunt reprezentate de tronsoanele de cale ferată care leagă nodurile feroviare. Vârfurile reprezintă localitățile-noduri din rețeaua feroviară (inclusiv capetele de linie), orașele de peste 15.000 locuitori (ca origini) și centrele zonale turistice (ca destinații). În cazul grafului evaluat al rețelei de transport rutier, muchiile sunt reprezentate de drumurile naționale, iar vârfurile – intersecțiile din rețeaua rutieră, orașele de peste 15.000 locuitori și centrele zonale turistice. Evident, o mare parte dintre acestea se suprapun la nivelul aceluiași vârf (o intersecție de

¹Nodes și links în literatura americană.

drumuri naționale poate fi și oraș peste 15.000 locuitori și destinație turistică). Capetele de linie în rețelele feroviare și rutiere care constituie puncte de trecere a frontierei funcționale au fost eliminate din graf, alături de muchia adiacentă, întrucât acestea în realitate nu sunt noduri suspendate, fiind conectate la alte grafuri (rețele). Același principiu a fost respectat în cazul delimitării grafurilor după anumite zone-tampon. Acolo unde limita zonei secționează o legătură cu arealul vecin, aceasta este eliminată din calcul, alături de nodul final rezultat, întrucât în realitate aceasta este conexă cu zona învecinată. Aceste precizări metodologice se impun înainte de a realiza interogările spațiale prin instrumentele SIG pentru selectarea acelor rețele care se înscriu într-un anumit areal.

O serie de indicatori de conectivitate (și de conexitate, ca măsură minimă a coerenței unei rețele) pot fi utilizați în măsurarea eficienței unei rețele de transport. Comensurarea conectivității se realizează plecând de la numărul nodurilor și arcelor rețelei în cauză. În acest caz, trebuie să acceptăm faptul că accesibilitatea rămâne doar un atribut intrinsec al rețelei și nu al mijloacelor de transport sau al tehnologiilor de exploatare care sunt mult mai versatile (Raicu, 2008). Tabel 18 îi sintetizează pe cei mai importanți, cu aplicabilitate la studiul de față. Indicatorul de densitate a rețelei a fost tratat anterior, deoarece este intim legat de aspectele morfologice. Vom trata aici împreună rețelele de transport feroviar și rutier pentru a putea fi comparate.

În ceea ce privește ierarhia nodurilor, în cazul ambelor rețele, regiunea Moldovei prezintă avantaje asupra zonelor învecinate sau asupra teritoriului național. Acest lucru arată faptul că multe dintre legături au loc prin intermediul unui *hub* care redirecționează fluxurile către alte locuri. Conexitatea rețelelor feroviare este însă mai mică în interiorul Moldovei, în ciuda a numeroase intersecții (noduri reale). Majoritatea acestor noduri sunt însă de gradul 3, adică reprezintă noduri de deviere a ramurilor care pleacă din cele două tronsoane centrale principale. Puține noduri (doar Pașcani și Tecuci) reprezintă adevărate *hub*-uri teritoriale, însă acestea nu prezintă rol teritorial sau demografic. Slaba conectivitate a rețelelor din interiorul Moldovei (adică a acelor rețele care distribuie fluxurile la partea terminală a deplasărilor) față de rețelele externe, dar și indicele apropiat de 0 arată, de fapt, caracterul arborescent al rețelei feroviare și favorizarea fluxurilor pe relația sud-nord. Pentru comparație, rețelele feroviare din România în acest moment prezintă aceeași conectivitate ca rețelele din Franța de la 1870.

Tabel 19. Caracteristicile nodale și reticulare ale rețelelor rutiere și feroviare

Teritoriu	Caracteristici rețeaua feroviară			Nodalitate		Conexitate		Conectivitate
	Noduri	Noduri reale	Legături	DI	RI	β	γ	α
Moldova	40	21	43	0.45	0.53	1.08	0.38	0.05
Moldova +50 kilometri	60	30	66	0.41	0.50	1.10	0.38	0.06
Moldova + 100kilometri	85	40	94	0.38	0.47	1.11	0.38	0.06
România (f.DD)	189	89	223	0.38	0.47	1.18	0.40	0.09
Franța (la 1870)						1.21	0.40	0.11
Teritoriu	Caracteristici rețeaua rutieră			Nodalitate		Conexitate		Conectivitate
	Noduri	Noduri reale	Legături	DI	RI	β	γ	α
Moldova	62	52	91	1.13	0.84	1.47	0.51	0.25
Moldova +50 kilometri	94	72	139	0.99	0.77	1.48	0.50	0.25
Moldova + 100kilometri	126	100	187	0.96	0.79	1.48	0.50	0.25
România (f.DD)	281	212	421	0.91	0.75	1.50	0.50	0.25

În 1930 aceleași rețele feroviare din Franța prezentau deja valorile de conectivitate pe care le prezintă rețelele naționale rutiere din România anului 2011, pierzând încă de atunci caracterul arborescent de la începutul erei feroviare. În 2011, rețelele feroviare din Franța, puternic conexe, au ajuns să fie suportul principal al deplasărilor în scop turistic, pe fondul creșterii importante a vitezei de deplasare pe distanțe medii și mari.

În cazul rețelelor de transport rutier, marile valori ale nodalității în interiorul regiunii contrastează cu conexitatea mai slabă, ceea ce indică o mai bună prezență a locurilor centrale (noduri reale de grad mai mare sau egal cu 4) și a structurilor de tip *hub and spoke*. Întrucât transportul rutier este mult mai bine adaptat deplasărilor în scop turistic (indice de conectivitate net superior față de rețeaua feroviară), prezența acestor structuri spațiale favorizează redistribuirea fluxurilor turistice rutiere prin intermediul locurilor centrale. Analizând structura intimă a regiunii Moldovei, observăm diferențieri importante, ceea ce influențează distribuția intraregională a fluxurilor turistice.

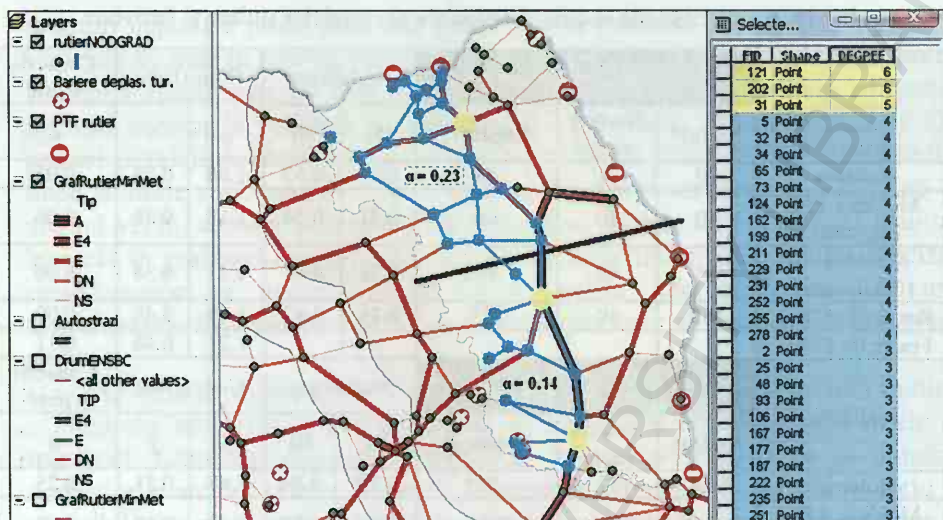


Figura 74. Diferențieri ale indicilor de conectivitate în interiorul regiunii de studiu

Astfel, împărțind regiunea în 4 zone, Est-Vest după „coloana vertebrală” – Valea Siretului (DN2) și Nord-Sud după limita dintre cele 4 județe din nord și cele 4 din sud și aplicând indicii de conectivitate pe aceste zone, vom observa unele diferențieri. Astfel, cea mai slabă conectivitate se constată în Sud-Est (arealul montan și subcarpatic al județelor Bacău și Vrancea, unde $\alpha = 0,14$), iar valorile cele mai ridicate sunt înregistrate în zona de Nord-Vest (județele Suceava și Neamț, unde $\alpha = 0,23$). Paradoxal, zona de sud-vest a Moldovei, deși prezintă o mai mare centralitate în cadrul rețelelor de transport naționale și are valori ridicate ale potențialului turistic, deține deosebite carențe în a realiza multiple legături între locuri, cu consecințe importante asupra turismului care este într-un continuu regres față de media regiunii. Cele mai mari valori ale gradului nodului îl prezintă Bacău, Focșani (6 legături, al doilea fiind mai puțin important întrucât este un loc central pentru alte noduri și nu pentru centre urbane sau turistice), urmate de Suceava și Botoșani (5 legături, primul fiind avantajat de contextul teritorial). De altfel, majoritatea nodurilor de grad superior se regăsesc pe DN2 (E85), care constituie catalizatorul fluxurilor către regiunea de studiu.

IV.3.3. Algoritmul itinerariilor optime

În calculul indicatorilor de accesibilitate, o mare importanță o prezintă determinarea *itinerariilor optime* pe baza grafului planar evaluat neorientat¹ (Chapelon, 1997). Acestea reprezintă legăturile dintr-o rețea care ar fi teoretic cele mai utilizate, dacă utilizatorii dintr-un anumit set de origini ar încerca să acceseze pe rând toate destinațiile existente într-un anumit teritoriu, plecând de la premisa depunerii efortului minim. Itinerariile optime arată propensiunea utilizatorilor de a circula masiv pe o anumită legătură din rețea, potențialul acesteia, sarcina teoretică, dar și vulnerabilitatea sistemului, în caz de blocaj pe acea legătură. Acestea au fost de asemenea utilizate pentru a evalua calitatea ofertei de transport între anumite puncte și evoluția lor în timp (Baptiste H., 2004). La baza constituirii acestora stă algoritmul *drumului cel mai scurt* între două vârfuri, dezvoltat de Dijkstra E. (1959) pentru grafuri evaluate (cu valori pozitive sau nule). Pentru a calcula itinerariile optime este necesară calcularea drumului cel mai scurt între toate cuplurile de vârfuri, nu doar între două dintre acestea.

Astfel, o bună parte din platformele de SIG (Sisteme Informaționale Geografice) oferă posibilitatea calculării matricei O-D (origine – destinație) utilizând principiul drumului cel mai scurt între cupluri de locuri (O_n , D_n). Programul produce un fișier vectorial liniar cu totalitatea legăturilor minime între toate originile și toate destinațiile, rezultând o multitudine de linii suprapuse. Fiecărei linii i se acordă valoarea 1, plecând de la presupunerea că fiecare legătură între locuri are aceeași valoare. Această presupunere are la bază conceptul de accesibilitate geografică, bazat pe unicul principiu al depărtării între locuri, nu și al importanței (funcției) fiecărui loc.

Ulterior, prin modulul de suprapunere spațială a straturilor vectoriale (*spatial join*), atributele acestor linii sunt transferate grafului planar evaluat al rețelei. Însușirea atributelor itinerariilor pentru fiecare legătură din graf se face într-un modul de calcul (Excel). Astfel, fiecare legătură din rețea va avea ca valoare suma itinerariilor multiple care traversează teoretic acea legătură. Algoritmul itinerariilor minime se aplică mai ales în cadrul *turismului de tranzit*, bazat aproape exclusiv pe transport rutier, în care utilizatorii rețelelor (cu autovehiculul personal, autocarul sau autovehiculele de marfă) tind să aleagă acele drumuri care convin cel mai mult ca efort (timp, în general) minim de acces între origine și destinație. Astfel, aceștia tind să aibă o predispoziție mai mare în a căuta loc de cazare în cadrul sau în imediata apropiere a acestor drumuri.

Cu alte cuvinte, premisa de la care plecăm este aceea că drumurile cele mai „bătătorite” sunt cele mai favorabile implantării de structuri de primire

¹Neorientat în cazul nostru, întrucât rețelele rutieră și feroviară la nivel național prezintă dublu sens de parcurgere, față de rețeaua rutieră urbană care prezintă multiple sensuri unice.

turistică cu funcție de tranzit. Bineînțeles, în ecuație intră și o serie de factori istorici, psihologici, de peisaj, de localizare a unor servicii conexe etc., însă itinerariile optime sunt o expresie fidelă a nivelului „consumului” potențial de rețele de transport.

Pentru origini, au fost alese orașele de peste 15.000 de locuitori din România, cele mai susceptibile să genereze fluxuri emise importante. Pentru destinații au fost alese cele 25 de centre ale zonelor turistice, cu rol turistic și teritorial. În plus, 5 puncte rutiere de trecere a frontiere au fost adăugate, ca expresie a schimburilor potențiale cu rețelele din țările proxime regiunii de studiu.

Expresia grafică a itinerariilor optime (Figura 75) reprezintă un puternic instrument de analiză a presiunii teoretice a traficului asupra rețelilor de transport rutier, în ipoteza unor transferuri egale unitare orientate dinspre orașele de peste 15.000 locuitori către centrele zonale turistice din regiunea Moldovei. Se reiterează astfel rolul DN2 de coloană vertebrală a regiunii de studiu, canalizând preferențial fluxurile pe axa sud-nord, alături de mica derivație DN28 către centrul regional Iași. Cele mai multe legături au teoretic loc prin această axă, ceea ce o face și cea mai puternică cale de acces dinspre sud (pe tronsonul Buzău – Râmnicu Sărat – Focșani), dar și cea mai vulnerabilă, deoarece cea mai apropiată alternativă pentru accesul dinspre sud este la Galați (circa 75 kilometri distanță față de DN2 și peste 150 kilometri suplimentari pentru a accede dinspre sudul regiunii. Distrugerea podului de la Mărăcineni (pe relația Buzău – Râmnicu Sărat), în perioada mai – septembrie 2005 a demonstrat cât de fragilă poate fi această axă.

Din DN2, două axe majore se desprind către vest, legând regiunea Moldovei de Transilvania – DN 11 (Tg Secuiesc – Onești) în SV și DN 17 (Suceava – Bistrița). Deși DN11 este mai importantă ca nivel teoretic al traficului, contextul teritorial al acesteia este unul mai puțin favorabil (slabă conexitate a rețelilor în această regiune de SV a Moldovei) ceea ce face ca fluxurile să fie canalizate către alte zone, aceasta rămânând o zonă de trecere. De cealaltă parte, DN17 se regăsește într-o zonă cu o varietate a centrelor turistice zonale, cu o conexitate mai mare a rețelilor, ceea ce avantajează nu doar turismul de tranzit, ci și circuitele complexe, de tip buclă. Potențialul turistic natural și cultural ridicat în zona de nord-vest, se suprapune peste elemente favorabile ale turismului de afaceri și chiar balnear, toate acestea într-un context al prezenței de multiple itinerarii optime. Toate aceste forțe conjugate reprezintă factori explicativi ai dinamicii ridicate a turismului din zonă.

O a patra axă importantă se găsește în partea de est – DN24 (Tișița – Bârlad – Vama Albița), favorizată de linearitatea acesteia, prezența a numeroase orașe cu rol de centru zonal, dar și de existența celui mai important punct rutier de trecere a frontierei din partea de est a țării.

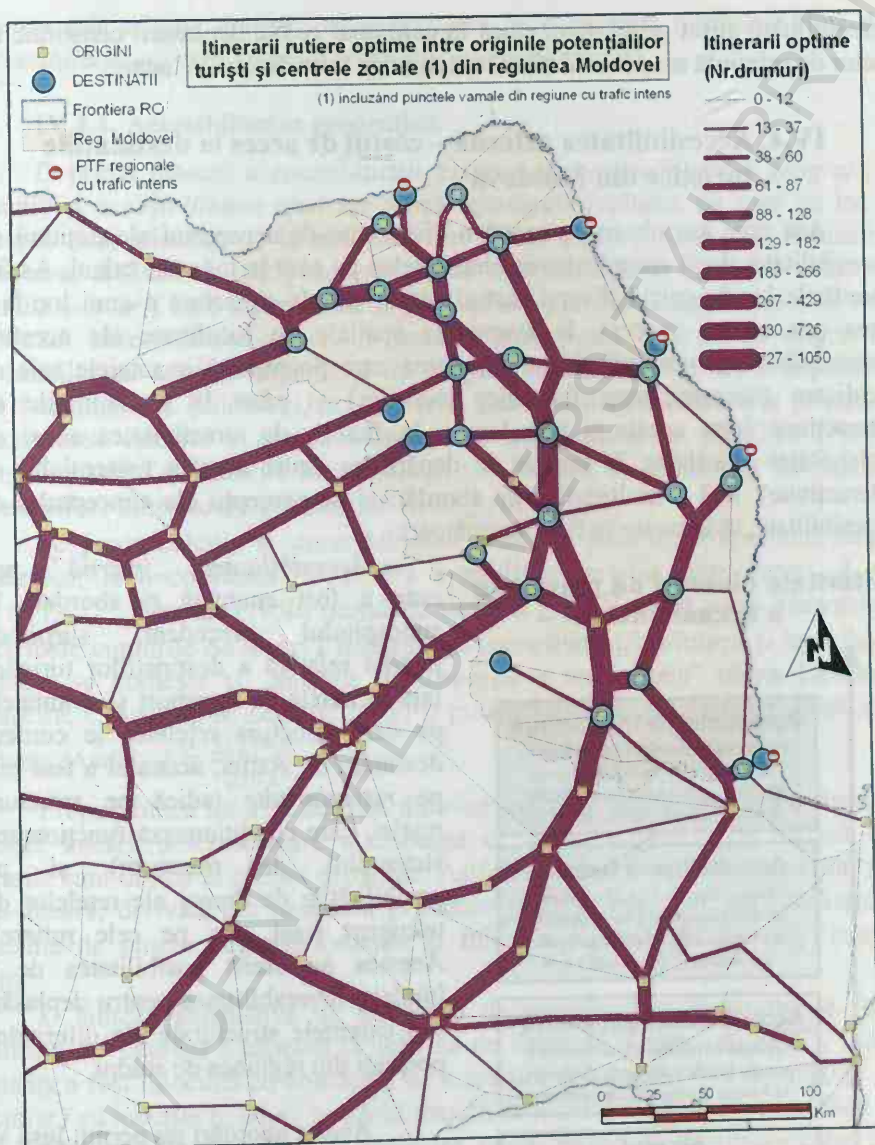


Figura 75. Itinerarii rutiere optime nediferențiate între origini și destinații

Calculul itinerariilor optime reprezintă o modalitate de înțelegere a structurii și importanței rețelilor de transport, având la bază accesibilitatea între multiple cupluri de locuri, adică gradul de ușurință în a ajunge de la un loc la altul utilizând rețelele existente. Calculul itinerariilor optime (Figura 75) a avut la bază simpla posibilitate ca destinațiile să fie accesate de origini, ca funcție a

accesibilității strict geografice, adică în care doar costul deplasării constituie un factor de referință asupra schimburilor teoretice între diversele locuri.

IV.4. Accesibilitatea externă – costul de acces la destinațiile turistice din Moldova

Așa cum am observat, există o diversitate de accepțiuni ale noțiunii de accesibilitate, după complexitatea elementelor pe care le luăm în calcul. Astfel, abordările iau în calcul diverși factori, de la simpla conectare a unui loc la o rețea sau sistem (acces), la avantajele spațiale de localizare ale acestuia (accesibilitate geografică), la atractivitatea care potențează avantajele sale de localizare (accesibilitatea funcțiilor locurilor) și până la posibilitățile de interacțiune între acesta și alte locuri, în funcție de atractivitatea sa și de emisivitatea celorlalte, în funcție de depărtarea dintre acestea (potențialul de interacțiune). Iată o multitudine de abordări și de percepții ale conceptului de accesibilitate, structurate în figura următoare.

Diferitele niveluri de percepție a accesibilității

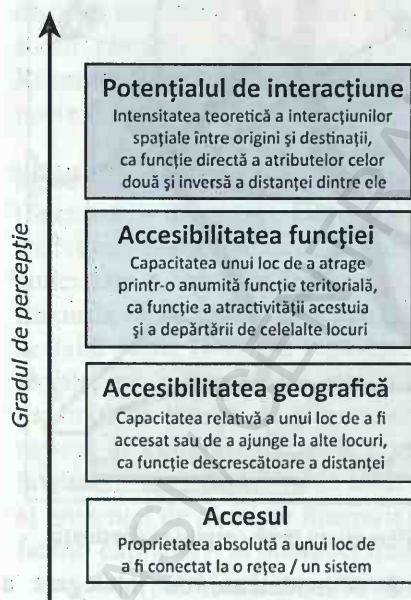


Figura 76. Diferitele accepțiuni ale noțiunii de *accesibilitate* (ierarhizare proprie)

Accesibilitatea „internă”, așa cum a fost enunțată și abordată în subcapitolul precedent, surprinde poziția relativă a destinațiilor turistice față de rețele de transport și avantajele pe care structura rețelelor le conferă destinațiilor. Astfel, accentul a fost pus pe *reticularitate* (adică pe structura rețelei, care condiționează funcționarea sistemului de transport) și pe posibilitățile de drenaj ale rețelelor de transport (mai ales pe cele rutiere). Acestea au oferit posibilitatea de a înțelege favorabilitatea pentru deplasări sau carențele structurale ale diferitelor porțiuni din regiunea de studiu.

Aceste abordări nu permit însă să înțelegem poziția relativă a destinațiilor turistice față de originile potențialilor turiști, relațiile complexe care au loc între acestea, relații condiționate de costul de deplasare. *Accesibilitatea „externă”* surprinde astfel importanța costului de deplasare (distanță, timp sau cheltuieli de deplasare) ca factor limitativ în accesarea efectivă a destinațiilor.

Aceasta este adesea numită „*accesibilitatea la*” o anumită destinație (față de „*accesibilitate a*” unei anumite destinații, evocată anterior).

IV.4.1. Accesibilitatea geografică

O primă măsură a accesibilității externe este *accesibilitatea geografică* (numită și *accesibilitatea unui loc* adică ușurința/dificultatea cu care un loc i poate fi atins plecând de la unul sau mai multe locuri j . (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005) Accesibilitatea este aici doar o măsură a distanței (numită și *ecart*) care separă locurile j de locul i . Cu cât distanța scade, cu atât mai mult accesibilitatea crește. În această accepțiune, locurile de origine a deplasărilor au aceeași importanță iar alegerea unității de măsură a depărtării este fundamentală (kilometri, ore sau lei). Cea mai simplă măsură ia în calcul descreșterea lineară a accesibilității odată cu depărtarea. Shimbel (1953) consideră astfel că valorile accesibilității (A_i) depind de însumarea distanțelor (*ecarturilor*) între locul i și locurile j : $A_i = \sum_j d_{ji}$.

Se poate calcula și *accesibilitatea medie a unui loc* (raportând suma distanțelor la o constantă $(n-1)$, fără a modifica ierarhia între locuri, $A_i = \sum_j d_{ji} (n-1)^{-1}$. Bavelas (1950) introduce formula $\sum \sum / \sum$, adică suma distanțelor între toate cuplurile de locuri j împărțită la suma distanțelor între i și locurile j . Aceasta se numește și „indicele de dispersie a unei rețele” (după Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005) și prezintă avantajul de a crește odată cu distanța. Astfel, $A_i = \frac{\sum_i \sum_j d_{ji}}{\sum_j d_{ji}}$.

Propensiunea de a se deplasa dintr-un loc în altul nu este însă o funcție perfect lineară descrescătoare a distanței ci scade progresiv, pe măsură ce locurile sunt din ce în ce mai depărtate. Astfel, se preferă utilizarea unor funcții non-lineare, derivate din *modelele gravitare* (expuse anterior), care utilizează funcțiile de putere negativă (numite și funcțiile Pareto), $f(d_{ji}) = d_{ji}^{-\alpha}$ (unde $\alpha > 0$).

O sinteză exhaustivă de indicatori de accesibilitate geografică a fost realizată de Laurent Chapelon în teza sa de doctorat (Chapelon, 1997), unde distanța a fost înlocuită cu conceptul de *ecart* (e), destinațiile i cu destinațiile a , locurile j cu locurile b , iar n , numărul maxim de locuri b . (Tabel 20, pag. 186).

Chapelon L. introduce ca indicator *viteza medie de deplasare* către un anumit loc, plecând dinspre toate originile. Acest indicator, deosebit de interesant, evaluează capacitățile rețelelor de transport de a drena fluxurile cu o viteză superioară. În secolul vitezei, destinațiile care oferă posibilitatea de a fi accesate cu o viteză medie de parcurgere superioară prezintă o atractivitate cu atât mai mare. Viteza medie de deplasare arată de fapt și performanța rețelei de transport către o anumită destinație, iar în cazul transportului în comun, spre exemplu, aceasta poate arăta nivelul ofertei de transport spre acea destinație.

Tabel 20. Sinteza indicatorilor de accesibilitate geografică. (după Chapelon, 1997)

Tip	Subtip	Indicator	Mod de calcul ¹
Centralitatea	Centralitatea absolută	Suma ecarturilor cu destinația <i>a</i> (kilometri sau ore)	$\sum_{b=1}^n e(a, b)$
	Centralitate medie	Media ecarturilor cu destinația <i>a</i>	$\frac{\sum_{b=1}^n e(a, b)}{n - 1}$
	Centralitatea relativă	Suma ecarturilor între toate vârfurile (nodurile) considerate succesiv destinație, raportată la suma ecarturilor cu destinația <i>a</i>	$\frac{\sum_{a=1}^n \sum_{b=1}^n e(b, a)}{\sum_{b=1}^n e(b, a)}$
Viteza medie	Viteza medie	Viteza medie cu destinație la un nod <i>a</i> , plecând de la toate celelalte noduri (kilometri/minut)	$\sum_{b=1}^n \left(\frac{e_{km}(b, a)}{t_{\min}(e_{km}(b, a))} \right)$ $n - 1$
Circuitatea	Circuitate	Circuitatea kilometrică globală	$\frac{1}{n} \sum_{b=1}^n [e_{km}(b, a) - l_{ed}(b, a)]^2$
		Partea de circuitate kilometrică datorată sinuozității	$\frac{1}{n} \sum_{b=1}^n [e_{km}(b, a) - l_{er}(b, a)]^2$

Conceptul de *circuitate* arată penibilitatea deplasării către anumite destinații și dezavantajele create de sinuozitatea excesivă a unor rețele, „oculul” pe care utilizatorii rețelelor trebuie să îl realizeze pentru a ajunge la o anumită destinație. Acesta nu va fi introdus în calculul accesibilității geografice întrucât nu este un termen acceptat pe deplin în literatura românească de specialitate, iar aplicațiile acestuia acoperă doar tangențial interesul studiului de față.

Pentru a calcula accesibilitatea locurilor turistice din Moldova, este necesară mai întâi stabilirea lor. Astfel propunem două abordări:

- *Una zonală*, în care destinația este reprezentată de centrul zonal; se va considera că acesta din urmă sintetizează valorile de accesibilitate din întreaga zonă, plecând de la premisa că cea mai mare parte a deplasărilor către destinații au loc prin intermediul *hub*-ului zonal, dat fiind morfologia rețelelor de transport (mai ales rutier) și rolul de nod al acestor centre;
- *Una locală*, bazată pe prezența a resurselor turistice din fiecare unitate administrativ-teritorială. *Destinațiile turistice* vor fi acele localități care prezintă resurse turistice, capitaluri sau instalații de tratament, excluzând pe cele care au simpla funcțiune de tranzit (analizate anterior și care se supun altor logici de accesibilitate). Prin metoda analizei multicriteriale au fost identificate 117 localități din regiunea Moldovei care îndeplinesc

¹ l_{ed} reprezintă lungimea euclidiană directă, iar l_{er} – lungimea euclidiană relativă.

criteriul resurselor turistice naturale și antropice minime (minim 25% din localitatea cu maxim de punctaj PATN).

Evoluția absolută și relativă a acestor destinații, după tipologie, în perioada de studiu este ilustrată în Figura 77 și Figura 78. S-a ales reprezentarea doar a sosirilor turistice, pentru că acestea sunt cele care sunt cele mai dependente de gradul de accesibilitate, după principiul determinist *accesibilitate* → *decizie* → *mobilitate*, anterior enunțat. Înnoptările, deși tot parte a cererii (ca materializare a deciziei și a mobilității turistice) depind și de tipul de turism practicat (așa cum am arătat în Tabel 16, pag. 166. Pentru localități, au fost reprezentate datele oferite de INSSE la nivel de UATB. Pentru centrele zonale, acestea cumulează totalitatea sosirilor din UATB-urile cuprinse în teritoriul aferent.

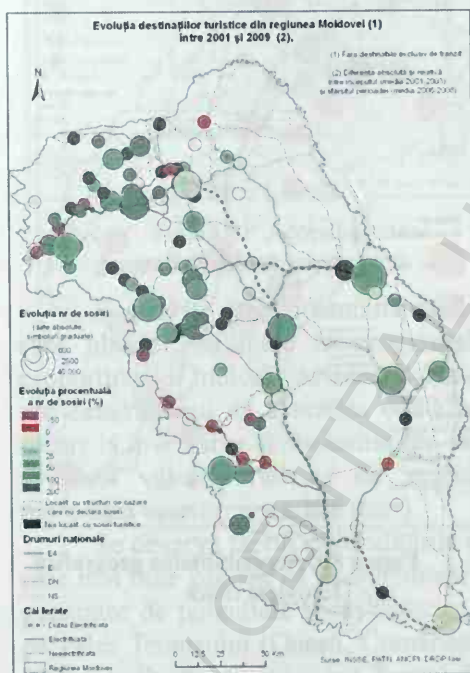


Figura 77. Evoluția sosirilor după localități

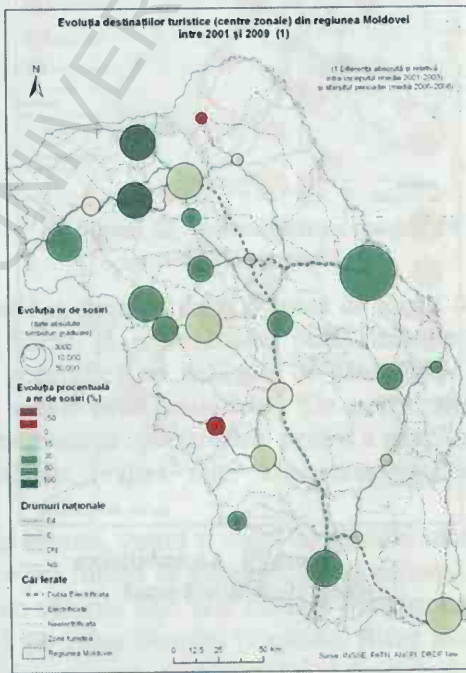


Figura 78. Evoluția sosirilor după centrele zonale

În calculul accesibilității geografice, după principiile acestea, destinațiile nu au atribut, doar depărtarea (ecartul) dintre locuri exercitând un rol limitativ asupra deplasărilor. Modulul Network Analyst permite calcularea costului minim („ecart”, în ore sau kilometri) între toate originile turiștilor potențiali și destinațiile turistice din Moldova. Barierele de pe rețeaua rutieră – acele porțiuni cu mai mult de 10 kilometri de drum neconform (pietruit sau de pământ) vor

constitui piedici în calea legăturilor între diferitele locuri. Pentru rețeaua feroviară, timpul de parcurs nu va lua în calcul timpul de oprire între stații (cel mai adesea 1-2 minute) și nici timpul necesar pentru corespondență sau accesibilitatea în funcție de plaja orară considerată. Acesta rămâne un neajuns al acestui studiu. Cât privește centrele zonale Tulnici (loc. Lepșa) și Ceahlău (loc. Durău), acestea au fost conectate artificial la rețeaua feroviară printr-un timp de acces egal cu timpul de acces rutier la cel mai apropiat nod, plus 30 minute pentru corespondență.

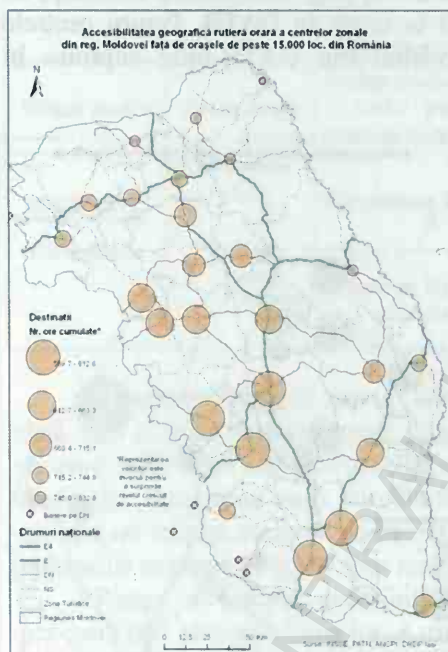


Figura 79. Accesibilitatea geografică rutieră orară

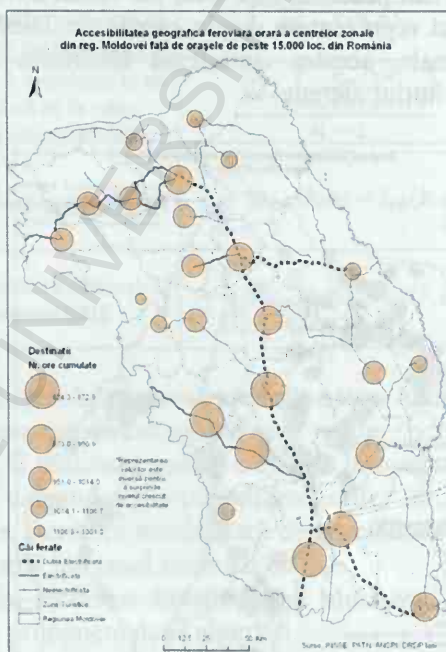


Figura 80. Accesibilitatea geografică feroviară orară

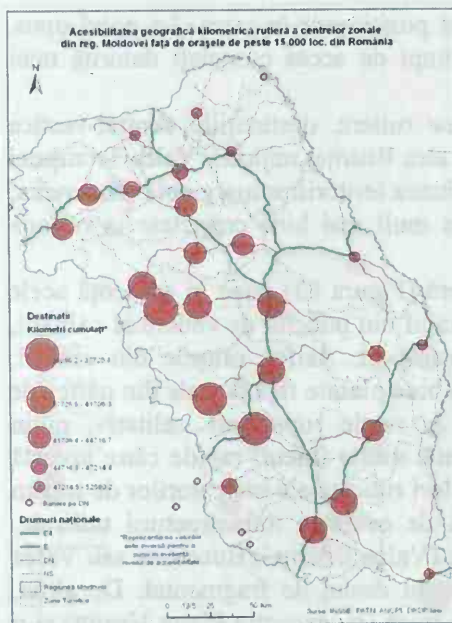


Figura 81. Accesibilitatea geografică rutieră kilometrică

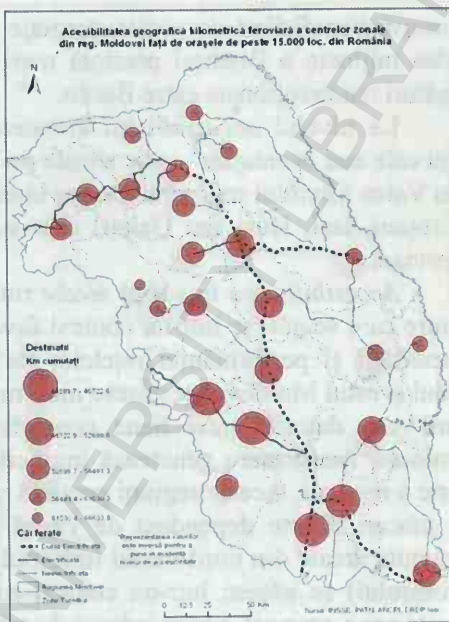


Figura 82. Accesibilitatea geografică feroviară kilometrică

Ecarturile către o anumită destinație *a*, pornind de la o sumă de locuri *b* sunt ulterior însumate în programul Excel și reprezentate prin simboluri proporționale. Indicele de accesibilitate geografică, ca indicator de *centralitate*, are dezavantajul de a scădea odată cu creșterea accesibilității. De aceea, am recurs la inversarea simbolurilor din reprezentarea cartografică, pentru a pune în evidență valorile ridicate de accesibilitate (valori mici ale accesibilității reprezintă ecarturi cumulate mari).

Se observă faptul că localitățile din centrul, vestul și sudul teritoriului sunt cele mai bine plasate ca *accesibilitate orară* rutieră în sistemul urban național, generator de potențiale sosiri turistice, cu valorile cele mai ridicate înregistrate pe valea Trotușului (Onești, Comănești), pe valea Bistriței (Ceahlău, Bicăz sau Piatra) la Bacău, Focșani sau Tecuci. Dintre acestea, doar Focșani și centrele de pe Valea Bistriței au avut o dinamică consistentă a sosirilor turistice. Teritoriile marginale sunt cele mai dezavantajate: Dorohoi, Botoșani, Iași, Huși sau Galați, dar și Țara Vrancei, datorită existenței unor legături rutiere funcționale doar către valea Siretului. Centrele turistice de pe DN17 (subregiunea Bucovinei) prezintă valori relativ scăzute ale accesibilității orare, deși prezintă o dinamică foarte bună a turismului în perioada de studiu, ceea ce arată o slabă dependență a activităților turistice de aici față de timpul de acces. Accesibilitatea orară feroviară arată poziția deosebită a nodurilor feroviare de pe magistrala 500. În acest context, subregiunea Bucovinei este mult mai bine poziționată, aici centrul

Suceava beneficiind de vădite avantaje de poziționare în rețea. La polul opus, valea mijlocie a Bistriței prezintă mari timpuri de acces cumulați datorită unei legături unidirecționate către Bacău.

La nivelul *accesibilității kilometrice* rutiere, destinațiile central-vestice sunt cele mai avantajate – cele situate pe Valea Bistriței mijlocii, Valea Troțușului sau Valea Siretului mijlociu. Revine chestiunea teritoriilor marginale (Bucovina, Botoșani, Iași, Huși sau Galați) care sunt mult mai bine conectate la rețeaua feroviară.

Accesibilitatea în viteză medie rutieră (Figura 83) pune în evidență acele centre care se găsesc într-un context favorabil din punctul de vedere al calității, linearității și performanței rețelelor de transport. Astfel, orașele din centrul, sudul și estul Moldovei se găsesc mult mai bine plasate față de cele din partea de nord-vest, datorită unei bune conectări la rețele superioare calitativ, puțin sinuoase. Acest lucru generează implicit mai multe fluxuri rapide către această parte a regiunii. Aceste regiuni prezintă valori ridicate ale indicatorilor de turism de afaceri, foarte dependent de viteză și de calitatea infrastructurii utilizate. Anumite areale din nord-vestul teritoriului (Valea Bistriței, Bucovina sau Valea Troțușului) se găsesc într-un context montan destul de fragmentat. De altfel, aceste zone prezintă centre urbane de talie mică (cu excepția Piatra Neamț) și o dezvoltare economică limitată. Fluxurile rutiere către aceste destinații se confruntă cu vădite limitări de viteză care pot fi însă favorabile pentru turismul de agrement. La polul opus, zonele din centrul și sud-estul teritoriului, bine poziționate beneficiază de pe urma acestor facilități de acces (mai ales pentru turismul de afaceri, bine reprezentat în zonă), însă creează mari spații vide, de tip „tunel”, între marile centre zonale. De altfel, urmărind Figura 77, pag. 187, observăm că această zonă nu generează dezvoltare turistică interstițială, în afara unor structuri de cazare cu funcționalitate exclusivă pentru turismul de tranzit. La nivelul rețelei feroviare reiese poziționarea excelentă a centrului zonal Iași, bine conectat la două magistrale feroviare importante care oferă curse superioare ca și viteză, dar și a centrului zonal Vaslui. Acest lucru favorizează foarte mult poziția acestuia și fluxurile pentru turismul de afaceri. Privind pe harta evoluției sosirilor (Figura 77, pag. 187), observăm într-adevăr o excelentă dinamică a sosirilor în aceste două centre. Bineînțeles, mecanismele sunt mult mai complexe, însă favorabilitatea condițiilor de acces superior și rapid poate fi considerat ca un atu. Zona central-nordică este, la fel, bine conectată cu rețele rapide pe axa Bacău – Suceava, unele centre zonale cu bune posibilități economice – Roman, Bacău – pretându-se unui acces rapid atât feroviar, cât și rutier, aspect esențial în dezvoltarea turismului de afaceri.

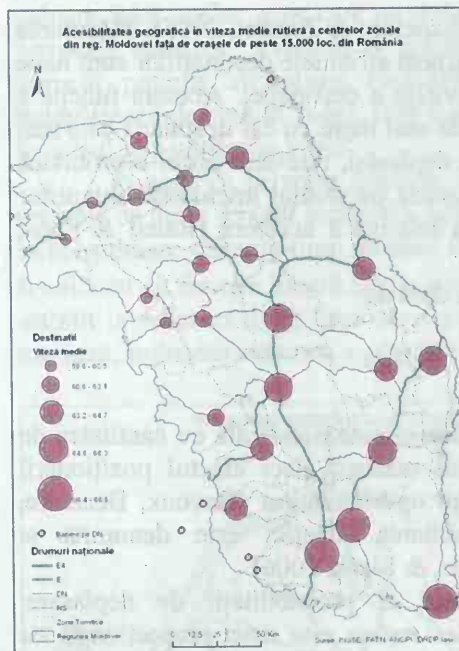


Figura 83. Accesibilitatea geografică rutieră în viteză medie

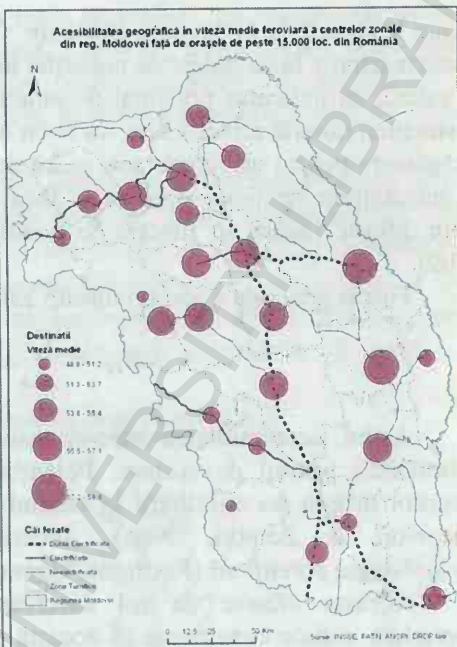


Figura 84. Accesibilitatea geografică feroviară în viteză medie

În același timp, considerând noțiunile de prag și amplitudine, vor observa faptul că diferențele de viteză medie spre destinații rămân totuși destul de mici. Astfel, un factor important pentru rețeaua feroviară îl reprezintă lipsa unor legături superioare de tip accelerat sau rapid pe anumite destinații, care nu determină diferențe mai mari de 10% între destinații. Aceste diferențe sunt puțin mai mari (până la 15%) în cazul rețelelor rutiere.

Diferențele ar fi fost mult mai importante dacă în cadrul regiunii ar fi existat autostrăzi sau trenuri de mare viteză.

IV.4.2. Accesibilitatea funcției turistice teritoriale

Privind analiza accesibilității geografice, așa cum a fost definită în capitolul anterior, observăm că aceasta nu ia în calcul faptul că destinațiile nu au aceeași capacitate de a atrage fluxuri turistice. În general, în cazul *accesibilității unei funcții economice atractive* (resurse, servicii și produse în cazul turismului), locurile de destinație nu au același atribut. Accesibilitatea A_{ix} a unei funcții x plecând de la un loc i oarecare depinde pe de o parte de volumul x_j (totalitatea oportunităților prezente la destinația j) și de repartitia geografică a oportunităților de deplasare inerente acestei funcții, și de pe altă parte de distanța

d care le separă de i (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005). Măsurarea acesteia trimite la calculele de potențial întrucât atributele destinațiilor sunt luate în calcul, ca indicator potențial de atractivitate a destinației. Această funcție a destinației, numită atractivitate, va fi cu atât mai mare cu cât destinația este mai atrăgătoare pentru un număr mai mare de deplasări, relevând astfel o problemă de interacțiune spațială. Aceasta se focalizează pe studiul intensității fluxurilor către diferite locuri, în funcție de poziția relativă a acestora (Raicu & Popa, 2009).

Forma generală a acestei măsuri este dată de:

$$A_{ix} = \sum_j x_j \cdot f(d_{ij})$$

Astfel, accesibilitatea între diverse locuri este ponderată cu cantitatea de oportunități posibil de accesat. Potențialul măsoară deci efectul poziționării locurilor asupra accesibilității la ansamblul oportunităților (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005). Accesibilitatea funcției este denumită și *accesibilitate potențială* (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006)

Aceasta admite un rol descrescător al probabilității de deplasare. Formulele inițiale considerau că această descreștere este strict proporțională cu distanța (descreștere lineară). Or, numeroase procese nu respectă această proporționalitate. În cadrul funcției turistice a destinațiilor, accesibilitatea scade mult către bazinele îndepărtate de turiști, însă nu se cunoaște influența concretă pe care o operează distanța. Adesea, în studiul unor funcții economice de tipul celor de proximitate sunt utilizate funcții de putere sau exponențiale (inspirate din modelele gravitare) de rezistență la distanță (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005):

$$A_{ix} = \frac{\sum_j x_j}{d_{ij}^{-\alpha}}$$

Pentru a calcula accesibilitatea funcției turistice din Moldova în contextul turismului intern, vom apela din nou la centrele zonale ca locuri reprezentative pentru întregul areal aflat sub influența acestora. Atributul funcției turistice a centrului va fi reprezentat de suma atractivităților localităților din areal, așa cum a fost definit în capitolul II. Atractivitatea turistică în Moldova. Formula propusă de calcul a indicelui de atractivitate ($I_{A.T.} = R_{NAT} + R_{ANT} + I_{TUR} + I_{TEH} + D_{FOT} + C_{AFA}$) ia în calcul resursele, infrastructurile teritoriale, dar și posibilitățile financiare sau peisajele atractive ale acestora, reflectate în diferiți indicatori care urmează o distribuție și aduc o contribuție relativ similară la construirea indicelui global de atractivitate.

Valorile indicilor au fost însumate la nivelul centrului zonal, însă au fost eliminate din această însumare acele localități care nu întruneau condițiile minime pentru a deține potențial turistic satisfăcător, pentru a nu crea o plus-

valoare falsă acelor zone care nu dețin reale posibilități de atragere de turiști și activități turistice. Evident, o asemenea însumare poate naște controverse, întrucât puterea atributului localităților scade progresiv pe măsură ce se îndepărtează de centrul zonal, însă o astfel de abordare mult mai fină va fi luată în calcul într-un studiu viitor.

În ceea ce privește distanța între destinații (centrele zonale) și origini (orașele de peste 15.000 locuitori), aceasta va fi calculată ca distanță orară, luând în considerare distanța-timp minimă între destinații și origini. Rolul distanței va fi calculat ca funcție liniară (și nu exponențială), valoarea exponentului α fiind stabilit la valoarea 1, în lipsa unor studii fundamentate care să indice, la acest moment, influența concretă a „depărării” destinațiilor în atragerea de turiști.

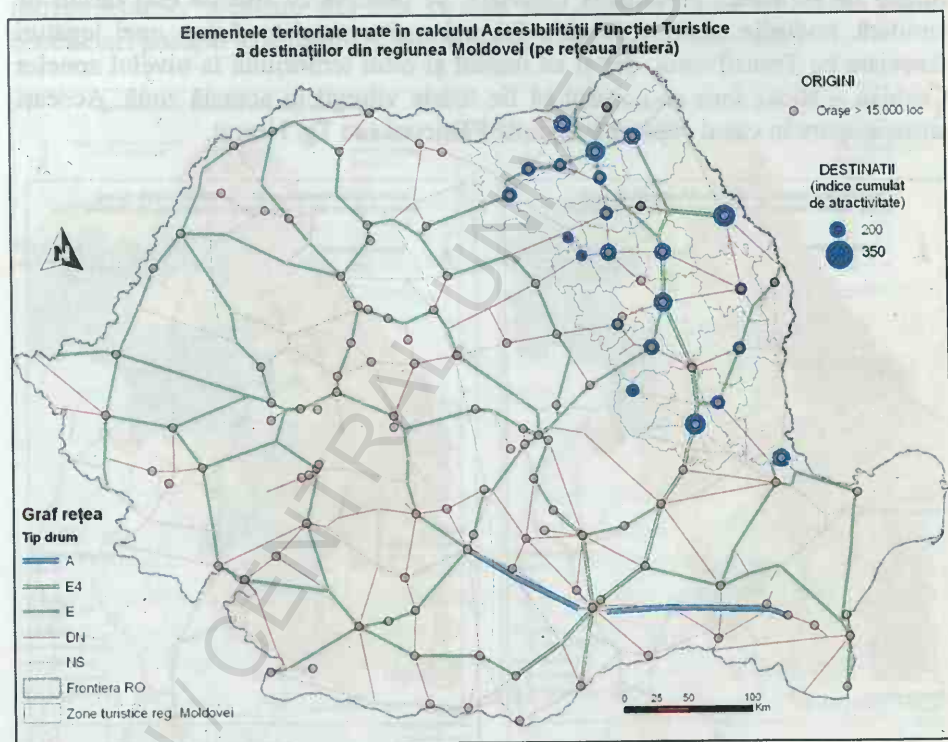


Figura 85. Elementele luate în calculul accesibilității funcției turistice a destinațiilor din Moldova

Astfel, se va studia relația potențială între fiecare dintre cele 25 de destinații din regiunea Moldovei (centrul zonal) și originile potențialilor turiști, ca funcție a atractivității destinațiilor care variază în funcție de distanța față de primele. Bineînțeles, din moment ce turismul presupune deplasări și transferuri dinspre origine spre destinație, destinațiile care prezintă peste 15.000 locuitori

nu vor putea reprezenta și origini pentru acestea. Rămâne de stabilit care este distanța minimă de călătorie de la care se poate vorbi despre deplasări turistice. Acest lucru va fi dezbătut mai amplu în subcapitolul următor.

Evident, indicele de atractivitate al fiecărui centrul zonal joacă de data aceasta un rol important în diferențierile de accesibilitate ale diferitelor destinații. Gradul de ușurință de a ajunge la destinațiile din regiunea Moldovei este ponderat cu importanța acestor destinații. În cadrul rețelei rutiere se reiterează astfel locul ocupat de zonele care dețin centre urbane importante, Iași, Suceava, Bacău, Focșani (Figura 86). Deși ultimele două sunt mult mai deficitare la nivelul infrastructurii turistice, beneficiază de o poziție mai bună în sistemul național, care poate juca un rol de factor compensator. Luând în calcul timpul de deplasare pe rețeaua feroviară, se observă că situația este destul de similară, nodurile centrale fiind la fel, cel mai avantajate. Lipsa unei legături feroviare cu Transilvania, dar și cu nordul și estul teritoriului la nivelul zonelor Ceahlău – Bicaz face ca accesul să fie foarte vitregit în această zonă. Aceeași situație apare în cazul capetelor de linie Fălticeni sau Tg. Neamț.

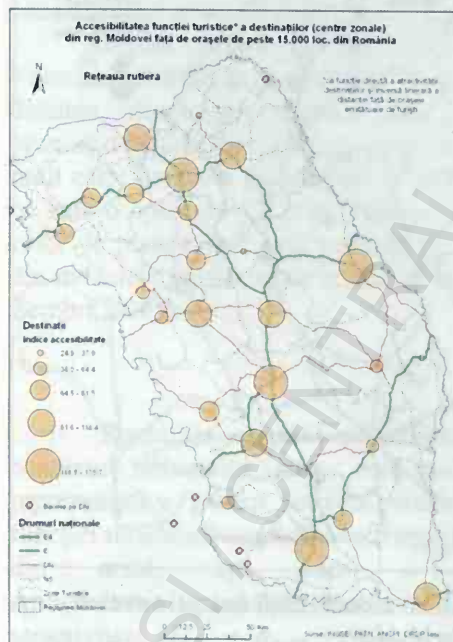


Figura 86. Accesibilitatea funcției turistice calculată în distanță-timp pe rețeaua rutieră

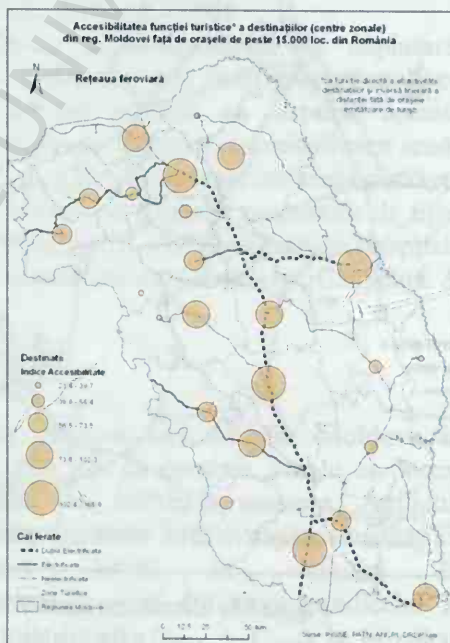


Figura 87. Accesibilitatea funcției turistice calculată în distanță-timp pe rețeaua feroviară

Zonele din vestul Moldovei apar ca având o accesibilitate medie și mică a funcției atractive, dar acest lucru este cauzat de faptul că sunt mai fragmentate

și mai numeroase ca cele din est. În același timp trebuie să raționăm și în termeni de *densitate a atractivității* (Figura 88) sau de *indicele funcției turistice* (Figura 89), întrucât zonele au talii diferite și populație beneficiară diferită. Astfel, se poate reevalua accesibilitatea acestora privind mult mai adânc chestiunea atractivității și dintr-o perspectivă a densității. Observăm faptul că teritoriile montane din vest, deși prezintă relative decalaje de accesibilitate (mai ales în cazul depresiunii Vrancei sau a Văii Bistriței mijlocii în ceea ce privește accesul feroviar și într-o mai mică măsură rutier), dețin densități ridicate ale atractivității (cu excepția depresiunii Vrancei, care prezintă valori scăzute ale resurselor antropice). De asemenea, slaba umanizare a acestor teritorii face ca indicele funcției turistice să fie deosebit de ridicat aici. Cu alte cuvinte, miza resurselor și infrastructurilor prezente aici este cu atât mai importantă cu cât există puțini beneficiari posibili ai acestora (e drept, și mai puțini actori implicați).

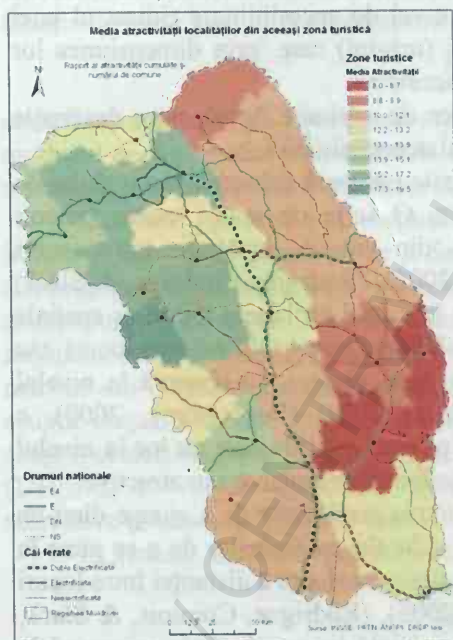


Figura 88. Media comunală a indicelui de atractivitate

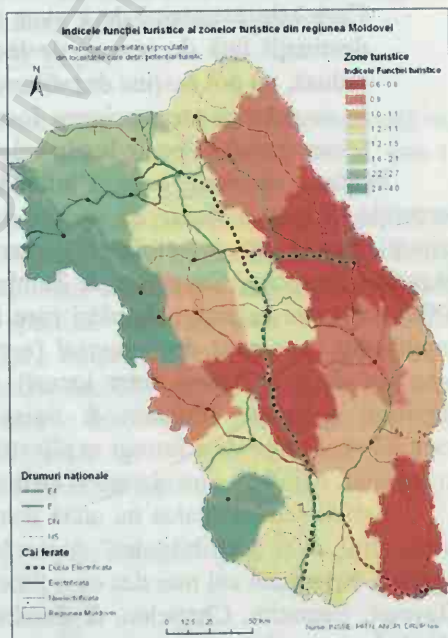


Figura 89. Indicele funcției turistice la nivel zonal

Clivajele est-vest apar astfel destul de evidente. Ca o constantă, zonele din nord-vest (suprapuse în mare parte peste județele Suceava și Neamț) par să prezinte cel mai bun raport între valorile accesibilității geografice și valorile funcției turistice teritoriale atractive, atât în termeni de densitate, cât și de beneficii potențiale asupra locuitorilor. Acest raport se pare că este unul hotărâtor pentru evoluția turismului, pentru că aceste zone dețin și cele mai

ridicate valori la evoluția sosirilor turistice, dar mai ales la nivelul dinamicii capacității de cazare.

În calculul accesibilității funcției turistice este necesară o evaluare minuțioasă a elementelor care definesc sau construiesc funcția turistică teritorială dar și relațiile complexe care au loc sau pot avea loc între diferitele locuri.

IV.4.3. Potențialul de interacțiune spațială a destinațiilor turistice din regiunea Moldovei

Am observat până acum moduri diferite de a aborda problematica accesibilității, fie din perspectiva structurii rețelelor care drenează fluxurile turistice către destinații, fie din perspectiva depărtării între destinații și originile turiștilor potențiali, luând în calcul sau nu chestiunea atractivității destinațiilor. Și totuși survin, la această etapă a cercetării, o serie de noi întrebări:

- Care este avantajul de a avea un nivel de accesibilitate ridicat al unei destinații față de o serie de locuri (origini) care, prin dimensiunea lor redusă, nu pot susține dezvoltarea acesteia?
- În ce măsură propensiunea locurilor de a trimite turiști către destinație (*emisivitate*) se poate lua în calculul accesibilității?

Pentru a răspunde acestor întrebări este necesară schimbarea nivelului de percepție asupra noțiunii de accesibilitate. O serie de autori susțin (uneori ezitant) faptul că accesibilitatea rezultă din simpla depărtare între locuri (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005), (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006), iar toate celelalte abordări care iau în calcul atributele locurilor spațiale rezultă din conceptul de *potențial (accesibilitate potențială a unor locuri sau potențial de interacțiune între locuri)*. Cu toate acestea, se observă la nivelul literaturii existente (Pumain & Saint-Julien, 2004) (Decoupigny, 2000), o anumită necesitate de a întregi explicațiile privind relațiile care au loc la nivelul teritoriului, luând în considerare și atributele locurilor emise sau atractive.

Astfel, accesibilitatea nu arată doar simpla posibilitate de a ajunge dintr-un loc în altul, ci și „penibilitatea” deplasării, dificultatea locurilor de a se pune în legătură, percepută cel mai des ca o funcție descrescătoare a distanței între locuri (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005), (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006). Însă, rețelele de transport rutier nu prezintă interes decât în contextul în care răspund unor nevoi concrete de deplasare; ca suport al activităților umane, acestea trebuie să satisfacă cât mai bine cererea (Bavoux, Beaucire, Chapelon, & Zembri, 2005). Judecând astfel, locurile nu prezintă interes doar prin existența lor, ci și prin elementele atractive ale acestor locuri (bunuri, servicii, produse, persoane etc.). În acest sens se vorbește despre accesibilitate ca funcție economică atractivă (Pumain & Saint-Julien, 2004). Accesibilitatea la anumite locuri se poate transla către accesibilitatea la locurile de muncă, accesibilitatea la universități, la resurse etc., calculele de accesibilitate având în vedere astfel oportunitățile de deplasare concrete existente la destinație.

Toate aceste accepțiuni nu iau însă în calcul propensiunea locurilor de origine de a emite fluxuri, adică emisivitatea acestora, ci doar capacitatea destinațiilor de a atrage. În sistemul turistic, ambii actori ai mobilității – atât capacitatea orașelor de a genera fluxuri de persoane (dar și de capitaluri, informație etc.), cât și atractivitatea destinațiilor turistice joacă un rol determinant. Bineînțeles, depărtarea (distanța) dintre cei doi joacă aceeași funcție descrescătoare asupra posibilităților de interacțiune dintre ei.

Evaluările care iau în calcul toate aceste elemente – origini, destinații, distanțe – se reunesc sub denumirea generică de *potențial de interacțiune* și reprezintă forma cea mai completă de percepție asupra poziției relative pe care îl ocupă orice loc în sistemul teritorial și implicit asupra accesibilității. O serie de legități și modele au încercat să pună în valoare toți acești actori, dintre care se evidențiază *modelele gravitare*. Acestea au la bază analogia cu legea gravitației universale a lui Newton, care enunță faptul că două corpuri se vor atrage în funcție de masa lor și invers pătratului distanței. Ecuația este sub forma:

$$F = \frac{km_1m_2}{r^2}$$

unde două corpuri 1 și 2, cu masele m_1 și m_2 se atrag cu o forță F proporțională cu produsul m_1m_2 și invers proporțională cu pătratul distanței r dintre ele. K este o constantă pe care Newton o estimase la $6,66 \cdot 10^{-11}$.

Modelele gravitare s-au instituit ca o necesitate de a determina limitele de influență între două puncte și de a descrie importanța fluxurilor între localități (Decoupigny, 2000). Există numeroase aplicații ale acestor modele în analiza interacțiunilor care au loc în cadrul spațiilor urbane, cum ar fi asupra fenomenelor de deplasare (modelele lui Zipf), asupra schimburilor de informații, mărfuri sau localizarea comerțurilor (legea lui Reilly), asupra ierarhiilor urbane, asupra creșterii urbane (Mathis, 2003), asupra efectelor rețelelor de transport asupra celorlalte rețele urbane, asupra rețelelor de transport de mare viteză (L'Hostis, 1997), dar într-o mai mică măsură asupra deplasărilor în scopuri recreative (Decoupigny, 2000) etc.

În general, modelele gravitaționale apar sub forma :

$$I_{ij} = k \frac{M_1M_2}{d_{ij}^\alpha}$$

unde I_{ij} reprezintă interacțiunea între locurile i și j , M_1 și M_2 reprezintă masele celor două corpuri, iar d_{ij}^α este distanța între i și j iar k este o constantă.

IV.4.3.1. Itinerarii optime după potențialul de interacțiune între origini și destinații

Măsurarea interacțiunilor între originile potențialilor turiști din România și destinațiile turistice din Moldova este importantă pentru a calcula intensitatea schimburilor teoretice pe fiecare legătură din rețeaua rutieră națională din

România. Modelul prezentat anterior nu calcula decât posibilitatea absolută de a conecta originile și destinațiile, plecând de la ipoteza existenței *accesului*, adică a capacității absolute ca locurile să fie legate între ele. Utilizarea modelului gravitar ne permite să avem o imagine cât mai fină asupra intensității acestor schimburi și asupra favorabilității unor legături din rețea de a fi cât mai expuse traficului rutier și implicit de a servi de suport, mai ales în cadrul *turismului de tranzit*. În general, oferta teritorială de turism de tranzit (în majoritate structuri de primire cu funcțiuni de cazare) apare într-un asemenea context.

Astfel, s-a plecat de la următoarele premise:

- *Originile* sunt constituite de orașele mai mari de 15.000 locuitori. Masa acestor orașe este reprezentată de însăși populația totală, prelevată la ultimul recensământ;
- *Destinațiile* sunt reprezentate de centrele zonelor turistice din regiunea Moldovei¹. Masa (atributul) destinațiilor a fost asimilată funcției atractive, adică *atractivitatea turistică* definită în capitolul „II. Atractivitatea turistică în Moldova”, prin formula propusă $I_{A.T.} = R_{NAT} + R_{ANT} + I_{TUR} + I_{TEH} + D_{FOT} + C_{AFA}$.
- *Indicele de atraktivitate turistică* rezultat a fost însumat pentru totalitatea unităților administrative de bază din cadrul zonei turistice. Centrul zonei turistice devine astfel exponent-sumă a tuturor atributelor parțiale ale localităților componente.
- *Distanța* (depărtarea) între origine și destinație a fost considerată la nivelul timpului de acces cel mai scurt între cele două, o măsură mult mai fină decât cea a distanței kilometrice. Funcția descrescătoare aleasă a fost una liniară, stabilită la valoarea 1. Măsurători ulterioare și calibrări ale modelului ar putea releva un exponent diferit al funcției distanță, mai mare ca 1.
- *Constanta k* a fost stabilită la valoarea 1, din același motiv al lipsei unei verificări empirice a modelului gravitar, care s-ar putea realiza, într-un studiu viitor, prin relevatoare de trafic și chestionare aplicate utilizatorilor rețelelor.

Itinerariile au fost calculate prin matricea *origine-destinație* dezvoltată de modulul *Network Analyst* al programului ArcGis. Fiecărui itinerar OD i s-a atribuit ulterior potențialul de interacțiune între O și D, calculat după formula

$$P.I._{OD} = \frac{Populație_O \times Atractivitate_D}{distanța - timp_{OD}}$$

Prin operațiunea de suprapunere spațială a stratelor (*spatial join*), atributul fiecărui *drum minim* (după timpul cel mai scurt de parcurgere) între O și D a fost

¹ La acestea au fost adăugate punctele vamale rutiere de trafic intens (Siret, Stânca, Sculeni, Albița și Galați), întrucât acestea reprezintă interfețe către destinații economice sau turistice atractive de cealaltă parte a frontierei.

transferat fiecărei legături din graful planar, și ulterior însumat. Astfel s-au obținut itinerariile minime după potențialul de interacțiune între fiecare cuplu de locuri (Figura 90). Rezultatul obținut este o reprezentare mult mai fină a posibilităților reale de schimburi între origini și destinații. Față de itinerariile optime nediferențiate (ca expresie a accesului între locuri), itinerariile ponderate cu potențialul de interacțiune arată rolul aproape hegemonic al DN2 (cu deviația DN28 Săbăoani-Iași-Sculeni) în cadrul regiunii, mai ales datorită influenței puternice a capitalei București asupra schimburilor potențiale. De data aceasta acest drum apare diferențiat pe tronsoane, în funcție de schimburile potențiale între originile și destinațiile existente pe parcursul acestuia. Astfel, în cadrul regiunii, tronsoanele Tișița – Focșani – Râmnicu Sărat sau Bacău – Roman apar fiind cel mai intens practicate de utilizatorii rețelelor de transport rutier. Urmează tronsoanele Iași – Tg. Frumos sau Roman – Fălticeni, ambele cu puternice posibilități de a fi practicate de utilizatorii rețelelor rutiere.

DN24 între Tișița – Bârlad – Albița este a doua rută ca importanță din regiune, drenând importante fluxuri turistice legate și de prezența punctului vamal Albița, căruia i s-a afectat anterior un indice estimat de atractivitate. Urmează alte două tronsoane importante – DN 25 Tecuci – Galați și DN 17 Suceava – Vatra Dornei.

Această ierarhizare a importanței fiecărui tronson sau grup de tronsoane în cadrul itinerariilor optime ne poate indica potențialul pentru turismul de tranzit a fiecăruia dintre acestea. Rațiunea existenței structurilor turistice cu funcție de primire pentru turismul de tranzit este tocmai de a capta anumite fluxuri dominante. Bineînțeles, o analiză exhaustivă ar lua în calcul și structurile de alimentație, magazinele de desfacere, parări, diverse servicii, care ar fi dificil de încadrat ca activități sau oportunități specifice turismului.

Apoi, este dificil, la configurația actuală a studiului, să studiem specificitatea fiecărei structuri de cazare. Vom pleca însă de la ipoteza că o sumă de structuri de cazare existente într-o localitate cu nivel redus al atractivității pentru agrement, sănătate sau afaceri și care se află totuși în proximitatea imediată a unei rețele rutiere, poate servi doar tranzitului. Selectarea acestor caracteristici se face prin interogări multicriteriale ale atributelor fiecărei localități, într-un mediu SIG.

Astfel, localitățile care răspund criteriilor introduse (Resurse turistice $< 1/3$ din scor maxim PATN, cifra de afaceri $< 100.000.000$ lei, potențial balnear = 0, localitatea se află într-o rază de 5 kilometri de un drum național și are infrastructuri de cazare) au fost reprezentate cartografic (Figura 94, stânga).

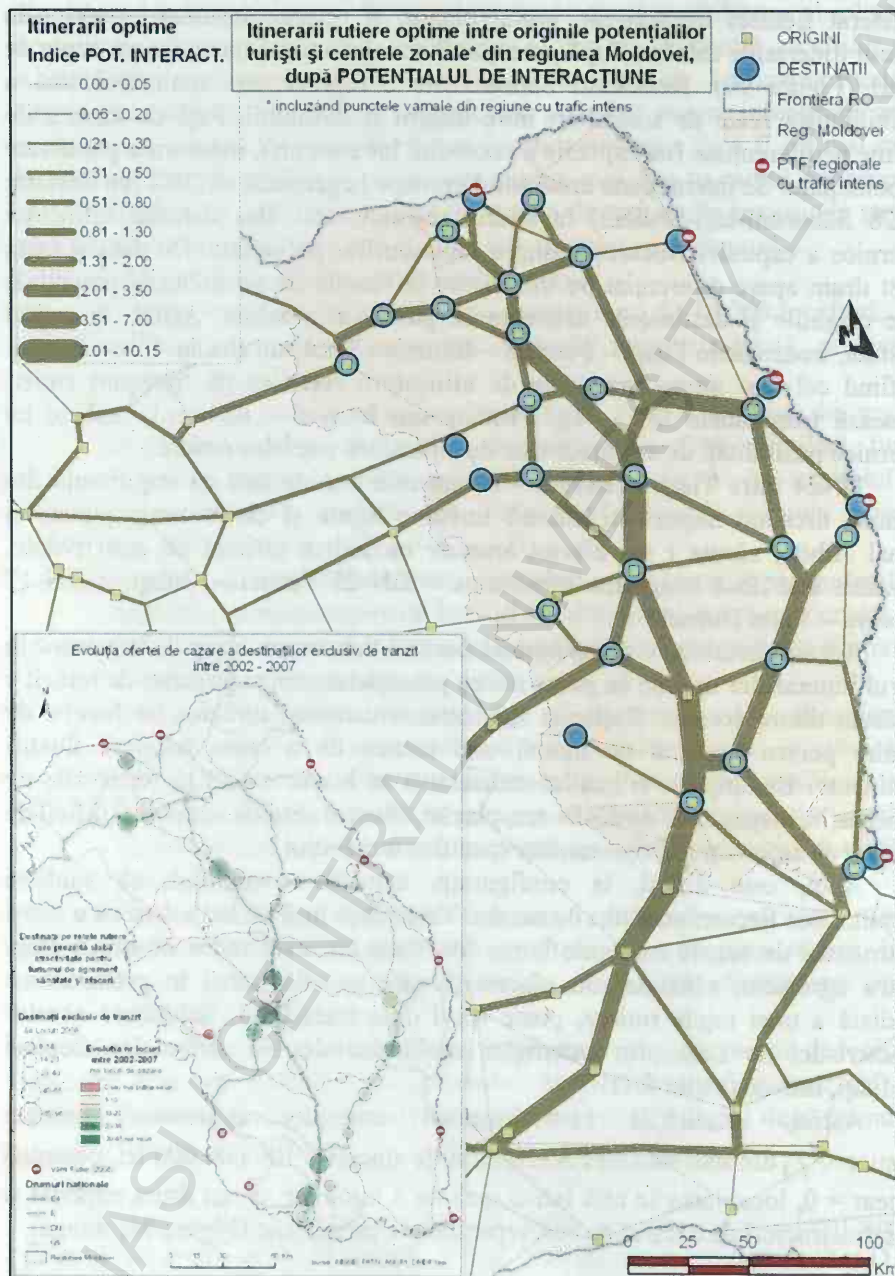


Figura 90. Itinerarii optime după potențialul de interacțiune între orașele din România și centrele zonale atractive din regiunea Moldovei

Rezultatul grafic arată puternica dependență între potențialul de suport-de-fluxuri al unor drumuri și existența ofertei de cazare. Cele mai reprezentative în acest sens sunt tronsoanele Tișița – Focșani – Rm. Sărat (DN2) Tecuci – Crasna (DN24), Iași – Săbăoani (DN28), Fălticeni – Moțca (DN2) sau DN 17 (Suceava – Câmpulung), aceleași care prezentau și o puternică favorabilitate a fluxurilor.

Dintre acestea, observăm faptul că localitățile de tranzit cu cea mai bună dinamică a ofertei de cazare se găsesc în imediata apropiere a unor mari centre urbane, cu un indice ridicat de nodalitate (Bacău, Focșani cu gradul nodului peste 5). Aceste localități de tranzit pot prelua, uneori fluxuri abundente (în general de afaceri, determinate de segmentul evenimential) direcționate către centrul urban. În același timp, clientela urbană de proximitate, consumatoare de activități recreative sau evenimente punctuale poate oferi o dezvoltare mai durabilă acestor tipuri de destinații. Nu în ultimul rând, proximitatea urbană oferă o serie activități și servicii complementare pentru turiștii aflați în tranzit. Astfel, se iterează rolul determinant al accesibilității și al interacțiunii între locuri în localizarea structurilor turistice.

IV.4.3.2. Potențialul de interacțiune spațială între originile turiștilor potențiali din România și destinațiile turistice din Moldova

Potențialul de interacțiune între destinații și origini exprimat sub formă însumată la nivelul unor segmente de drum (itinerarii optime) ca premisă a frecventării probabile a acestora de către turiști arăta favorabilitatea acestora din urmă la captarea unor fluxuri turistice dominante și dezvoltarea unor structuri turistice caracteristice turismului de tranzit. Același potențial de interacțiune poate fi exprimat la nivelul destinației, arătând favorabilitatea destinației de a atrage către interiorul ei fluxuri turistice și de a dezvolta structuri turistice specifice mai ales turismului de agrement și secundar afaceri sau sănătate.

Calculul matematic a fost realizat prin aplicarea aceleiași funcții gravitare direct proporționale cu atractivitatea destinației din regiunea de studiu (care dețin structuri de cazare sau nivel mare al atractivității) și cu dimensiunea orașelor emitente din România și invers proporțional cu distanța-timp între cele cuplurile de locuri, însumând potențialul la nivelul fiecărei destinații. Potențialul de interacțiune este un indicator generos, complex, care pune în balanță atât poziționarea geografică a destinației în sistemul urban, cât și capacitățile acesteia de a se dezvolta.

În Figura 91 se observă o corelare bună între nivelul potențialului de interacțiune și dezvoltarea în ultimii ani a destinațiilor mai ales în partea de nord a teritoriului. Destinații ca Iași, Gura Humorului, Vatra Dornei, Târgu Neamț, Piatra Neamț, Onești au o dezvoltare a capacității de cazare în deplină concordanță cu atractivitatea și poziția lor față de bazinele potențiale de turiști.

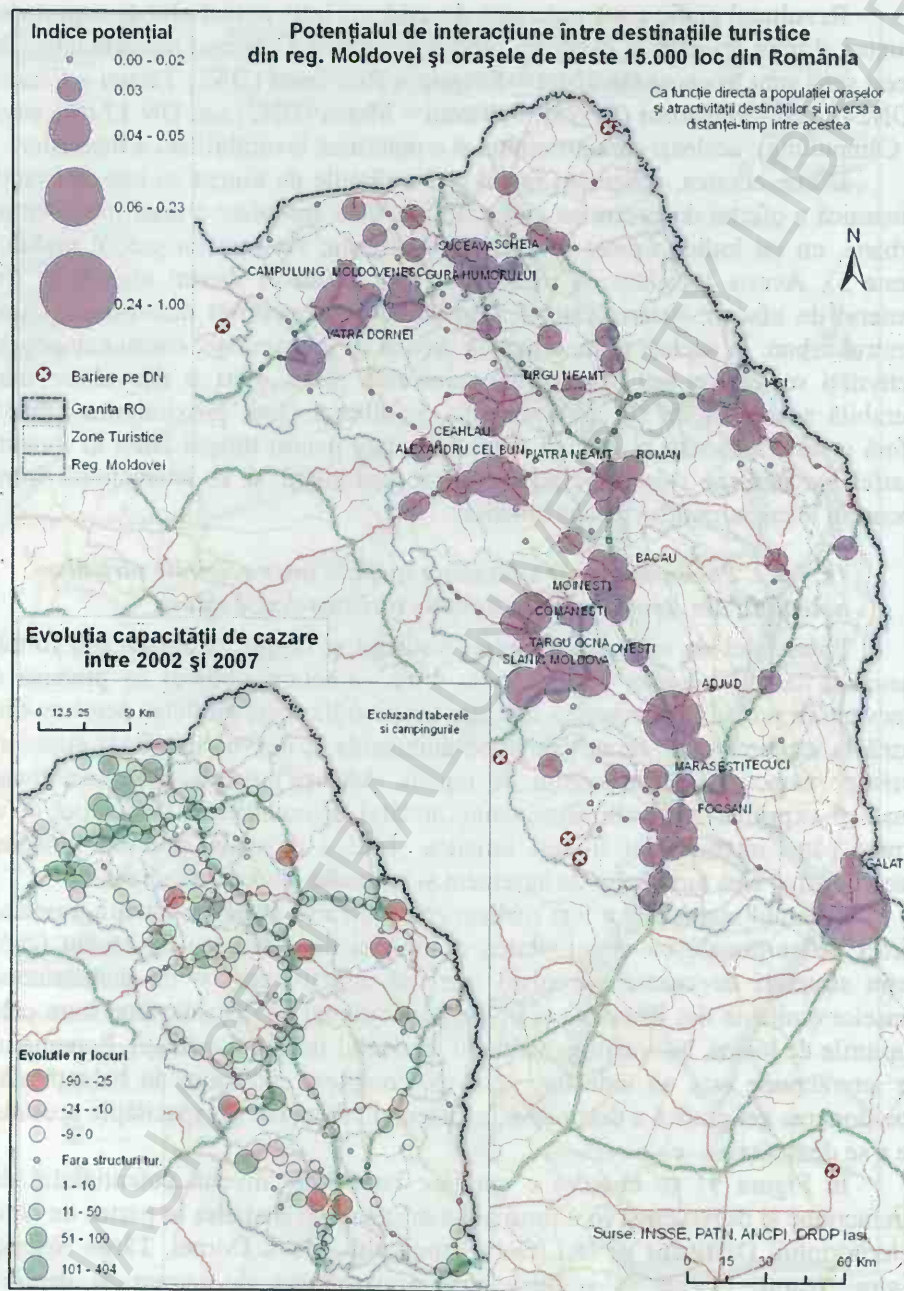


Figura 91. Potențialul de interacțiune între destinații și origini, ca indicator al favorabilității dezvoltării destinațiilor

În același timp, destinațiile turistice din Vrancea montană și piemontană (cu excepția Lepșa) au suferit o scădere importantă a capacității de cazare în deplină corelație cu un nivel scăzut al posibilităților de interacțiune spațială a acestora. Aici intervine o sumă de factori legați nu doar de slaba accesibilitate în aceste zone, ci și de specificul resurselor sau a locuitorilor-gazdă.

Resursele viticole, dominante în zona piemontană, sunt foarte apreciate în studiile de specialitate, însă nu reușesc în general încă, la nivelul întregii țări, să producă importante sosiri și înnoptări turistice (situație ușor de remarcat pe hartă la Hârlău – Cotnari sau la Huși). Zona montană este în același timp cunoscută pentru un anumit conservatorism al populației locale, adesea refractară la fluxurile externe, spirit alimentat și de dificultățile de acces în zonă.

Rămân de studiat particularitățile Văii Troțușului care, deși beneficiază de o poziționare excelentă în cadrul regiunii de studiu, deține o mare atractivitate la nivelul localităților componente, cunoaște o stagnare sau chiar scădere, pe alocuri, a ofertei teritoriale de structuri de cazare (cu efect similar asupra sosirilor turistice dar mai ales asupra înnoptărilor turistice (Figura 32). Stațiunea Slănic-Moldova și orașul Onești reprezintă aici două cazuri diametral opuse: Slănicul operează o restructurare importantă a capacității de cazare cunoscând o creștere a frecvențării turistice, pe când Oneștiul, mult mai bine poziționat, își supradimensionează structurile de cazare pe fondul unei scăderi a frecvențării turistice.

Tot în aceeași idee, orașele Adjud și Tecuci nu reușesc să fructifice avantajele de poziționare în sistemul național, în ciuda unor posibilități locale care nu sunt neglijabile.

Rezultatul grafic prezentat pune în evidență posibilitățile teoretice de dezvoltare a destinațiilor, plecând de la premisa că turismul depinde de accesibilitate, excluzând posibilitatea ca destinația însăși să fie și bazin de turiști (întrucât în acest caz, distanța-timp ar fi egală cu 0, iar potențialul ar deveni nul).

Cu toate acestea, ne punem următoarea întrebare bazată pe observații empirice: o *origine* aflată la o distanță extrem de mică (15 kilometri, spre exemplu) de o *destinație* poate constitui bazin de turiști potențiali? Spre exemplu, poate municipiu Moinești să devină bazin important de turiști pentru destinația Comănești? Din experiența noastră putem infirma acest lucru, întrucât turismul presupune de obicei o dezrădăcinare importantă a turistului de spațiul trăit. Astfel, modelele actuale de accesibilitate aplicate în turism necesită o regândire completă. Acest lucru îl vom dezvolta pe larg în capitolul următor.

IV.5. Simulări SIG asupra impactului teoretic al schimbărilor importante în nivelul de accesibilitate

Așa cum am observat, tehnicile SIG oferă posibilitatea de a realiza măsurători ale nivelului de accesibilitate, având capacitatea de a procesa un volum mare de informație spațială, de a calcula accesibilitatea multipolară între

numeroase origini și destinații, de a calcula aspectele structurale ale rețelelor sau itinerariile optime între cupluri de locuri.

Așa cum afirmam în capitolul III, evoluția accesibilității la destinațiile din Moldova în perioada de studiu a fost una deosebit de lentă, greu de măsurat. Au lipsit astfel unele proiecte infrastructurale care să schimbe radical costul de acces sau traversabilitatea unor locuri. Acesta este însă o caracteristică generală la nivelul României. O serie de lucrări de infrastructură sunt incomplete – cazul Autostrăzii Soarelui (care nu modifică în nici un fel accesul spre destinațiile din Moldova), care a fost finalizată parțial, doar până în dreptul localității Cernavodă. Beneficiile acesteia sunt încă minime pentru că nici actualmente originea București și destinația Constanța nu sunt legate corespunzător, congestionarea autostrăzii la nivelul intrării sau ieșirii la Cernavodă aducând timpul de acces dinspre Constanța la București la nivelul de dinaintea existenței autostrăzii. Același lucru s-a întâmplat cu proiectul de modernizare a căii ferate București – Constanța, care după finalizare (2010) nu a modificat în niciun fel timpul de acces între cele două.

În cadrul regiunii de studiu, cel mai important proiect infrastructural este (deși finalizat înainte de perioada de studiu) lărgirea DN2 la 12m între București și Săbăoani și apoi până la Iași pe DN28. Beneficiile acesteia sunt însă mai degrabă în termeni de calitate a traversării și mai puțin în materie de viteză de rulare. Acest lucru se datorează numeroaselor localități pe care acest drum le traversează, împresurat de zeci de radare și, pe alocuri, paradoxal, cu un grad mare de risc, deoarece lățimea prea mare a carosabilului marcat doar pentru o bandă pe sens și încă o bandă de urgență face ca utilizatorii să ezite continuu în a utiliza acest drum ca având 1 sau 2 benzi pe sens. În anumite locuri, mai ales unde există parapeți, poduri sau curbe periculoase (mai ales de la Săbăoani la Tg. Frumos), aceste ezitări pot fi fatale. Există totuși o creștere a vitezei de rulare datorată execuției, în aceeași perioadă, a centurilor de ocolire a orașelor Focșani și Buzău și o creștere a posibilității de a rula cu viteza maximă în afara localităților datorită unei cuverturi asfaltice superioare sau a linearității unor segmente ale acesteia. Această rută a favorizat foarte mult schimburile între capitală și orașele aflate în partea de nord a teritoriului de studiu – Iași, Suceava sau Roman iar beneficiile se pot vedea și la evoluția indicatorilor de turism.

În prezent, există o serie de proiecte de construcție de autostrăzi dezvoltate de CNADNR, care pot influența direct sau tangențial timpii de acces către destinațiile turistice din Moldova. Vom utiliza unele tehnici de simulare SIG pentru a prevedea impactul teoretic al unor viitoare autostrăzi aflate în proiect asupra potențialului de interacțiune între diferitele locuri. Astfel vor fi luate în calcul trei proiecte infrastructurale mai importante – Autostrada Transilvania și Autostrada București – Brașov (A3) și Autostrada Târgu Mureș – Iași (A4), ultima fiind doar la stadiu de studiu de fezabilitate.

Predicții asupra impactului viitorului sistemul de autostrăzi A3-A4 asupra accesibilității și potențialului de interacțiune spațială a destinațiilor turistice din Moldova

Autostrada A3 București – Borș cuprinde două mari proiecte infrastructurale: București Brașov și Brașov – Borș. Proiectul Autostrada Transilvania reprezintă o autostradă de patru benzi, cu o lungime de 415 kilometri, care a demarat în 2004, pe 8 segmente (după CNADNR), trecând prin Făgăraș, Sighișoara, Ogra, Câmpia Turzii, Gilău, Mihăilești, Suplacu de Barcău. Traseul acesteia este cunoscut, însă din 2009 lucrările au stagnat pe majoritatea fronturilor de lucru. Autostrada București – Brașov, proiect demarat în 2007, va avea o lungime de 173 kilometri, trecând prin Moara Vlăsiei, Ploiești și Comarnic, traficul generat estimat fiind legat de activitatea din marile centre economice de pe traseu (București, Ploiești și Brașov), dar și de activitățile turistice de pe valea Prahovei (după CNADNR). Bineînțeles pentru ambele ne putem imagina o creștere substanțială a accesibilității între mai multe locuri decât cele de pe traseul autostrăzii, și o creștere a schimburilor cu țările vecine și chiar cu țările din UE. Acestea pot influența timpul de acces către unele locuri din regiunea Moldovei, chiar într-o măsură mai mică.

Cel mai important proiect infrastructural care ar putea aduce beneficii importante regiunii de studiu este Autostrada A4 Târgu Mureș – Iași – Ungheni, care ar îmbunătăți legătura dintre Moldova și Transilvania și care se desfășoară actualmente pe traseele DN15B – DN15 și DN 15 – DN12C – DN 13B, care fac față cu greu fluxului sporit de trafic (după CNADNR). Lungimea acesteia este de 310 kilometri și se află la stadiul de studiu de fezabilitate. În ultimii doi ani s-au vehiculat mai multe variante de traseu al autostrăzii, acestea fiind ilustrate în Figura 92.

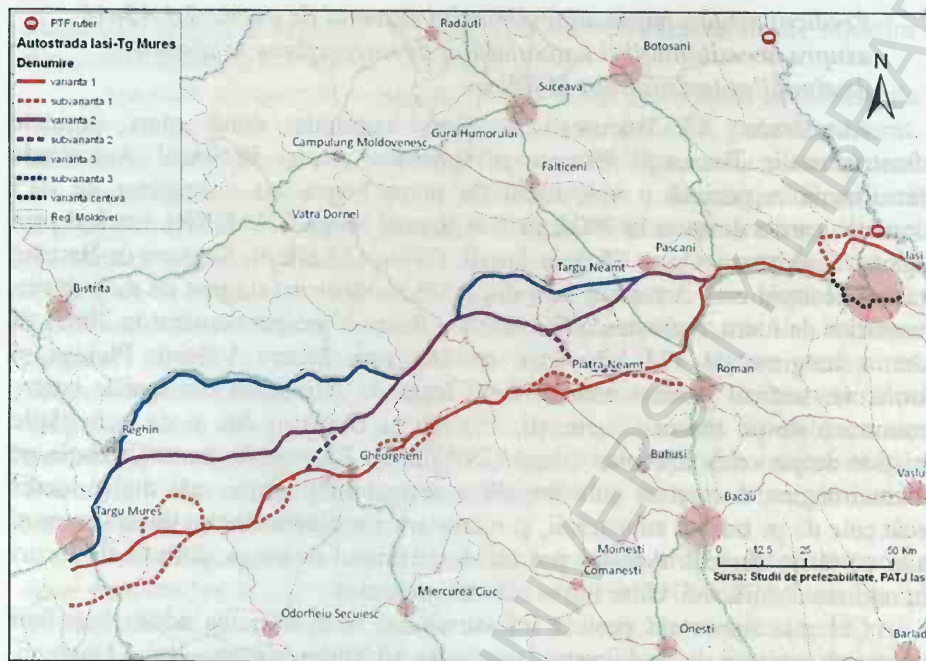


Figura 92. Studii de prefezabilitate asupra traseului autostrăzii Tg. Mureș – Iași

CNADNR propune ca beneficii teoretice ale autostrăzii A4 atât îmbunătățirea legăturilor între Moldova și Transilvania, cât și creșterea atractivității traficului internațional de tranzit. Aceasta nu face nicio precizare asupra dezvoltării destinațiilor turistice, așa cum a prevăzut-o în cazul văii Prahovei.

Din cele trei variante propuse am ales traseul median (varianta 2, culoarea mov, Figura 92) pentru simularea de față. Este în primul rând o soluție intermediară, iar motivele pentru care am ales acest traseu median constau în faptul că avantajează în mod egal două cupluri de localități de talie medie și mare – Reghin și Tg. Mureș, pe de o parte și Tg. Neamț și Piatra Neamț, de cealaltă parte. Aceste detalii se vor stabili cu siguranță în momentul în care vor demara lucrările propriu-zise.

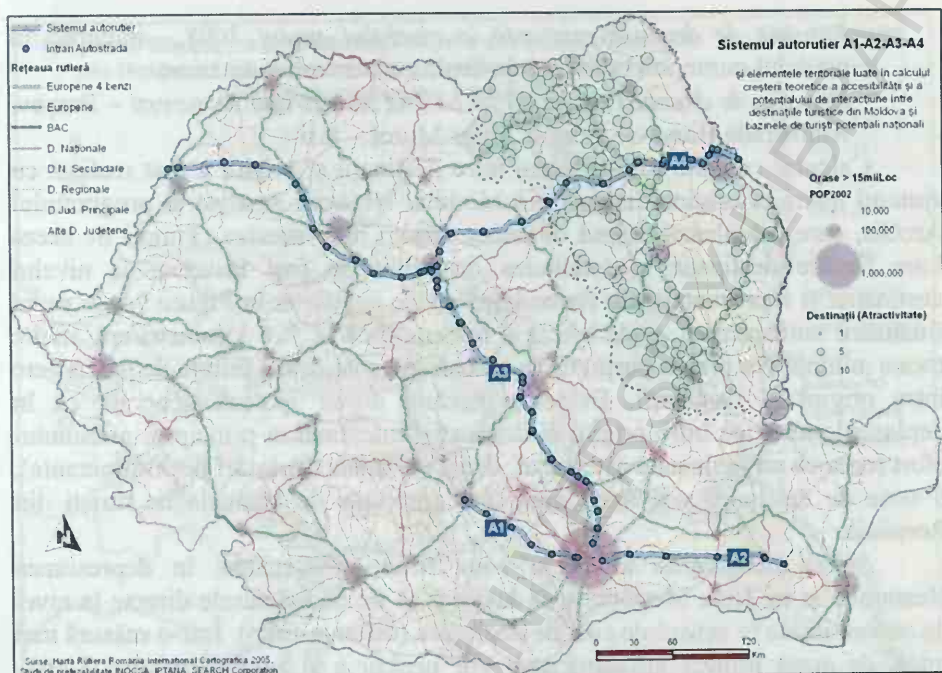


Figura 93. Sistemul autorutier A1-A4

Metoda pe care o vom utiliza este cea a calculului diferențialului de accesibilitate între momentul viitor T_2 , cel al finalizării întregului sistem de autostrăzi A1-A4 și momentul actual T_1 (doar A1 și A2 finalizate). Cu alte cuvinte, dorim să vedem care destinații turistice vor înregistra creșteri ale accesibilității prin scăderea costului de acces (distanța-timp) față de bazele de turiști. Pentru acest lucru, am definit (Figura 93) elementele luate în calcul:

- *destinațiile turistice* (totalitatea comunelor și orașelor din regiunea Moldovei care au declarat structuri de cazare sau care au un indice de atractivitate superior a 25% din valoarea maximă; selectarea acestora s-a făcut prin analiza multicriterială, a rezultat un număr de 222 de localități; prin preluarea și a localităților care nu dețin structuri turistice, dar care dețin o atractivitate superioară s-a dorit anticiparea unei posibile evoluții viitoare a unor locuri, prin prisma noii configurații autorutiere;
- *originile turiștilor* (orașele de peste 15.000 locuitori), în număr de 126;
- *două seturi de date-rețea*, unul pentru momentul T_1 și unul pentru T_2 ;
- *barierele* – drumurile de rang inferior (alte drumuri județene, mai puțin cele care asigură accesul direct către destinațiile rurale mici) sau improprii deplasărilor turistice (mai mult de 10kilometri de drum pietruit sau pământ) au fost blocate prin bariere în cadrul modului de Analiză-Rețea.

- *Rețeaua de drumuri existentă la nivelul anului 2008* – integrată în modelul numeric al costului de deplasare dezvoltat anterior;
- *Rețeaua de drumuri teoretică incluzând Autostrada București – Brașov, Autostrada Brașov – Borș și Târgu Mureș – Iași.*

Calculul costului de deplasare între destinații și origini a fost realizat cu ajutorul matricei origine-distanță din Modulul Network Analyst al programului ArcGis, care calculează timpul de acces minim între acestea. Timpii de acces între fiecare destinație și totalitatea originilor au fost însumați la nivelul destinației și reprezentați sub forma unui indice subunitar în Figura 94. În cazul finalizării autostrăzilor, unde viteza a fost stabilită la 120 kilometri/oră, multe trasee minime vor prelua porțiuni din autostradă, micșorând durata de parcurgere între origini și destinații. Evident, plecând de la ipoteza generală că în deplasările turistice între origini și destinații funcționează principiul minimului efort (ceea ce nu totdeauna este cazul, deoarece unele deplasări pot fi itinerante), o serie de destinații vor fi cu mult mai apropiate de bazinele de turiști din România.

Astfel, destinațiile aflate în zona Munților Ceahlău, în depresiunea Neamțului și în Zona Metropolitană Iași par să fie beneficiarele directe la nivel de accesibilitate în sensul de cost de deplasare (distanța-timp). Într-o măsură mai mică, de acest proiect infrastructural vor beneficia și zonele turistice Piatra-Bistrița, Fălticeni sau Suceava. Din cauza sinuozității excesive a DN 15 între Bicaz și Poiana Largului, se pare că zona văii Bicaz nu va beneficia foarte mult de pe urma noii autostrăzi. În același timp, la sud de Roman influența acestei autostrăzi este aproape nulă (cu excepția a câtorva destinații de tranzit de pe DN2 la sud de Focșani, care ar putea fi accesate prin viitorul tronson autorutier București-Ploiești).

În general, putem estima faptul că noul sistem autorutier va aduce beneficii importante aceluiași zone turistice care prezintă actualmente o dinamică importantă a ofertei și cererii turistice (Valea Bistriței, Depresiunea Neamț, Bucovina), dar va impulsiona și mai mult destinațiile de afaceri și culturale din nord-est (zona metropolitană Iași sau zonele Botoșani – Dorohoi), mai puțin diversificate și extinse față de primele.

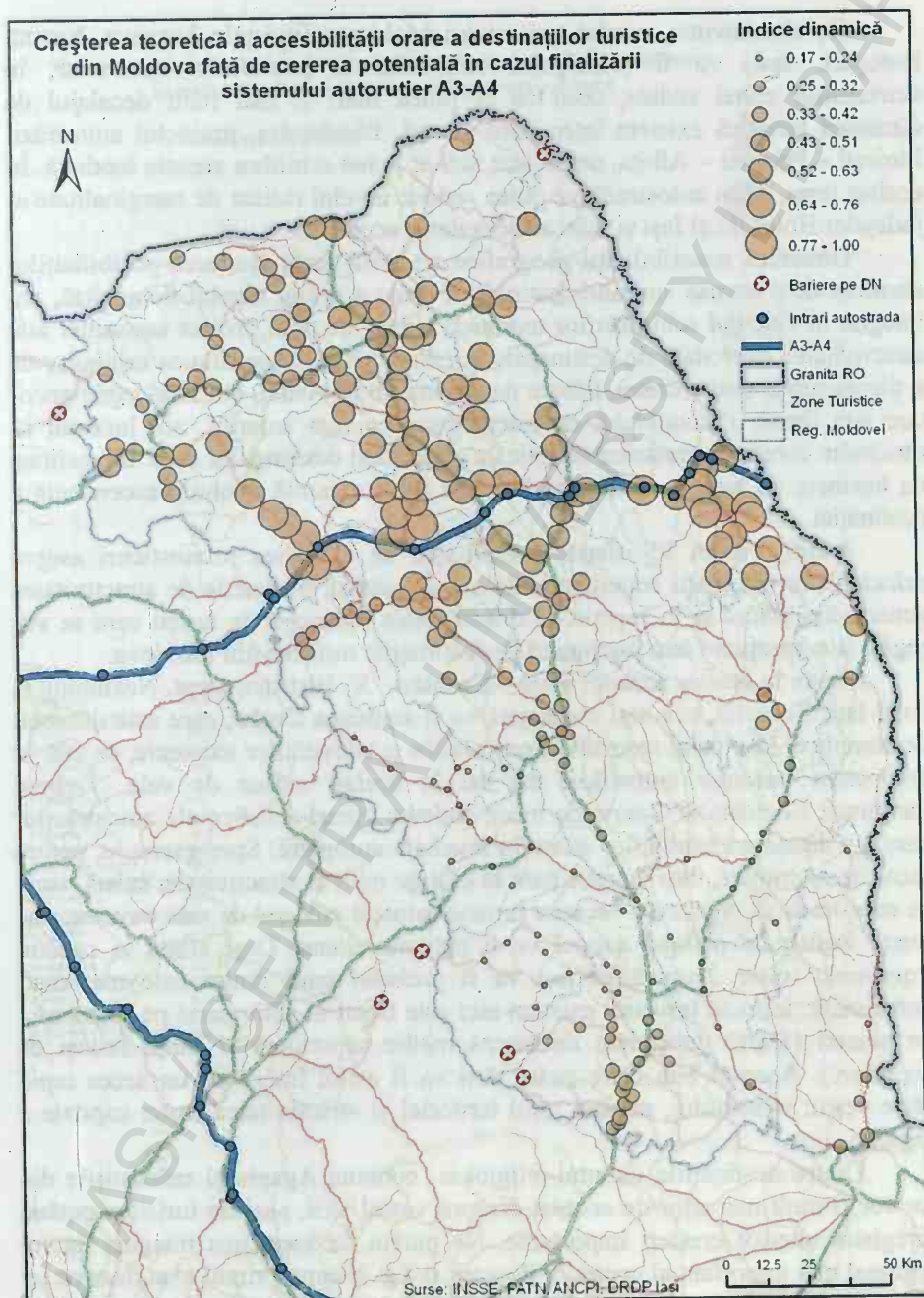


Figura 94. Dinamica teoretică a accesibilității orare a destinațiilor turistice în cazul finalizării autostrăzilor A3-A4

Cu alte cuvinte, nordul teritoriului Moldovei (județele Suceava, Neamț, Botoșani, Iași) va fi principalul beneficiar al proiectului autorutier, în detrimentul zonei sudice, ceea ce ar putea mări și mai mult decalajul de dinamică turistică existent între nord și sud. Bineînțeles, proiectul autostrăzii Ploiești – Focșani – Albița, neintegrat aici ar putea echilibra aceasta tendință. În același timp, noua autostradă va putea reduce nivelul ridicat de marginalitate al județelor Botoșani și Iași și mări atractivitatea acestora.

Dinamica accesibilității geografice nu arată decât creșterea posibilităților absolute de a accesa anumite destinații. Pentru a rafina nivelul de analiză, am integrat în calculul schimbărilor teoretice induse de noul proiect autorutier atât atractivitatea exercitată de destinațiile turistice, cât și propensiunea originilor de a trimite turiști (emisivitate), frânate de distanța-timp. Astfel, utilizând legile gravitare sub forma Potențialului de interacțiune enunțat anterior, am încercat să observăm care ar fi creșterea teoretică a capacității destinațiilor de a interacționa cu bazinele de turiști, anticipând în acest fel o anumită evoluție ascendentă a destinației.

Astfel, Figura 95 oferă posibilitatea de a realiza pronosticuri asupra principalelor destinații beneficiare ale noi autostrăzi, în funcție de atractivitatea actuală a acestora și în funcție de dimensiunea bazinelor de turiști care se vor regăsi la o apropiere mai însemnată de destinațiile turistice din Moldova.

Revin în atenție aceleași zone – Ceahlău – V. Bistriței, Depr. Neamțului și zona Iași. Teoretic, cea mai avantajată va fi stațiunea Durău, care este deosebit de complexă la nivelul resurselor, produselor și activităților existente, se află în apropierea traseului autostrăzii dar nu în același culoar de vale. Trebuie menționat că există și o serie de inconveniente vizual-acustice ale autostrăzilor care pot dăuna comunităților aflate în imediata apropiere. Spre exemplu, pentru localitatea Grințieș, deși teoretic pare să câștige mult în atractivitate, există riscul ca autostrada să creeze un vacuum turistic întrucât culoarul de vale traversat este foarte îngust, iar peisajul natural va fi puternic alterat. Deși aflată la capătul tronsonului estic, municipiul Iași va fi probabil unul dintre cele mai mari beneficiare, întrucât turismul existent aici este bazat în mare parte pe segmentul de afaceri (foarte dependent de viteză medie superioară și timpî reduși de deplasare). Accesul bun către sudul țării va fi astfel întărit cu un acces rapid către vestul teritoriului, măbind rolul teritorial și atractivitatea fostei capitale a regiunii.

Dintre destinațiile cultural-religioase, comuna Agapia și mănăstirile din jur vor fi mult mai ușor de accesat dinspre vestul țării, sosirile turistice putând înregistra ulterior creșteri importante. Ne putem de asemenea imagina un rol regional mai important al centrelor Pașcani și Tg. Neamț, primul axat doar pe un turism de afaceri și tranzit, al doilea având dezvoltat și turismul cultural și de agrement, în plus având un rol de hub colector al fluxurilor către localitățile turistice rurale din zonă.

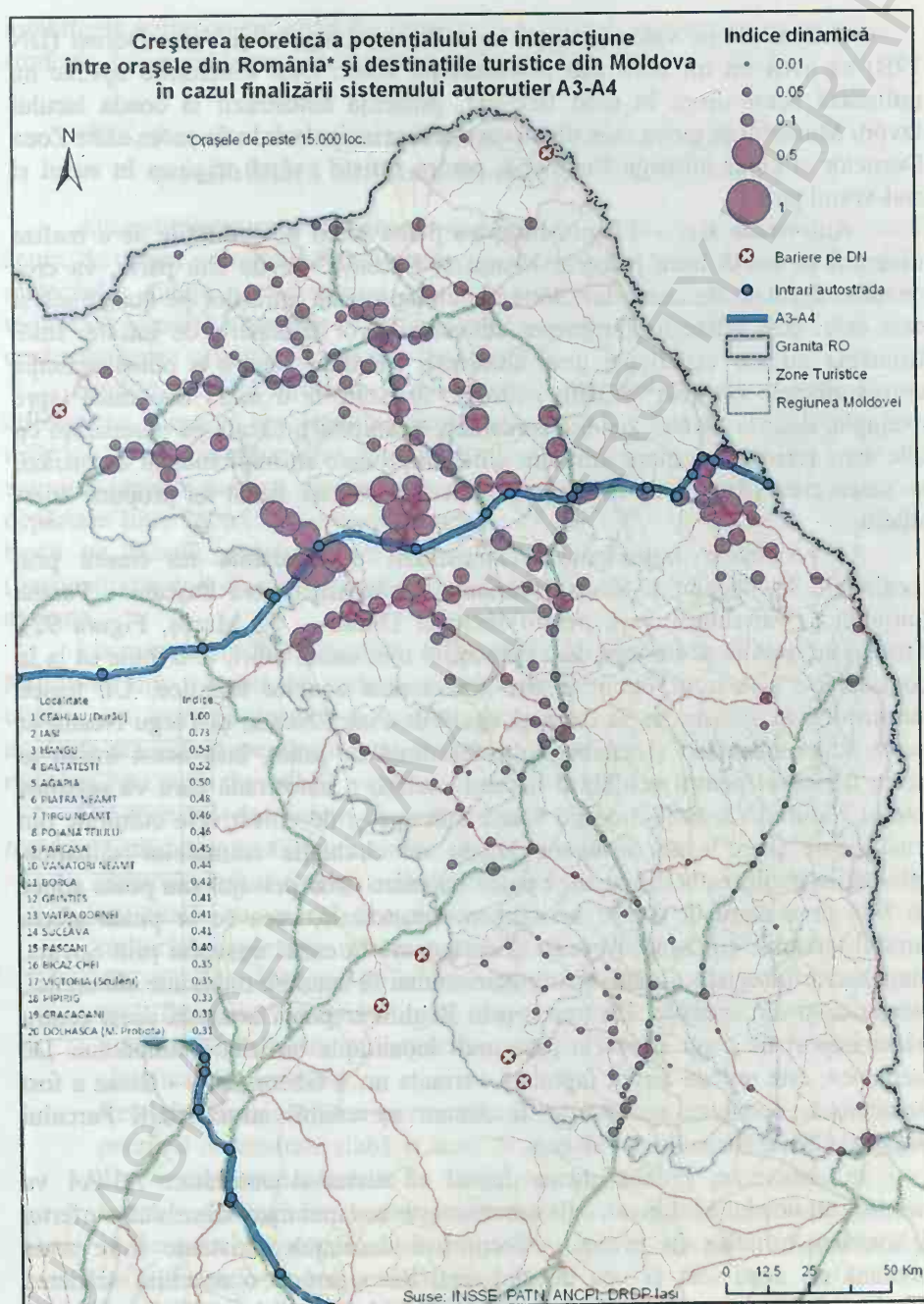


Figura 95. Dinamica teoretică a potențialului de interacțiune între destinațiile din Moldova și orașele din România, după finalizarea sistemului autorutier A1-A4

Drumul de pe valea Bistriței între Poiana Largului și Vatra Dornei (DN 17B) va avea un rol mult mai însemnat pe viitor. Deși itinerariile optime nu utilizează acest drum în mod frecvent, prezența autostrăzii la coada lacului Izvoru Muntelui ar putea face din acest drum principala cale de acces către Zona Dornelor și chiar întreaga Bucovină, pentru turiștii având originea în sudul și sud-vestul țării.

Autostrada Iași – Târgu Mureș va putea întări posibilitățile de a realiza itinerarii în buclă între județele Neamț și Suceava. Pe de altă parte, va crea anumite decalaje de dezvoltare între zonele apropiate intrărilor pe autostradă și cele care, deși aflate în apropierea autostrăzii, vor fi departe de intrare. Însă, România nu are experiența unei autostrăzi montane pentru a putea anticipa corect efectele acesteia. Studiile viitoare, realizate la o scară mai mică (spre exemplu, doar la nivelul zonei Depresiunii Neamțului), bazate pe comparații cu alte zone turistice montane similare din Europa care au implementat autostrăzi, ar putea crea scenarii de dezvoltare mult mai precise decât își propune acest studiu.

O propunere importantă a autostrăzii o reprezintă un traseu prin localitățile Tg. Neamț și Sovata (varianta 3 albastru pentru Pașcani – Poiana Largului și varianta 1 roșu pentru sectorul Ditrău – Tg Mureș, Figura 92). Traseul nu trebuie să urmeze doar principiul minimului efort, ci trebuie să ia în considerație și traseul optim pentru traversarea zonelor turistice. Un traseu intermediar al autostrăzii, la distanță egală de Piatra Neamț și Târgu Neamț ar putea aduce beneficii și municipiului-reședință de județ, însă acest traseu ar putea fi riscant pentru echilibrul natural. Astfel, o autostradă care va secționa Parcul Natural Vânători, trecând foarte aproape și de obiectivele culturale din zonă poate pune mari probleme legate de circulația animalelor sălbatice, activitățile tradiționale din zonă și poate banaliza optic peisajul sau poate aduce un flux prea mare de turiști în momente punctuale, ceea ce ar putea afecta durabil turismul din zonă. Aceeași dilemă apare în cazul traseului prin Sovata. Stațiunea ar înregistra fluxuri foarte mari numai în anumite momente ale anului, pierzându-și din specific. Un traseu prin Reghin ar putea avantaja acest centru urban important și nu ar afecta prea mult localitățile turistice piemontane. De asemenea, este un caz fericit faptul că varianta nr. 1 Gheorgheni – Bicăz a fost abandonată, deoarece aceasta ar fi dăunat ireversibil atractivității Parcului Național Cheile Bicazului – Hășmaș.

În concluzie, putem afirma faptul că sistemul autorutier A3-A4 va avantaja tot nordul Moldovei, cel care cunoaște cea mai mare dinamică a ofertei și sosirilor turistice în prezent, accentuând decalajele existente între zona montană de nord-vest și cea de sud-vest, dar operând o anumită scădere a marginalității destinațiilor culturale și de afaceri din nord-est (Botoșani, Iași, dealurile Cotnari, culmile Siretului sau chiar dealurile viticole ale Hușilor. În același timp, o mai bună legătură cu Republica Moldova ar putea crea

importante complementarități fie în asigurarea unui flux comun de turiști, fie în strategia de creare de produse turistice comune.

IV.6. Rezultatele cercetării asupra rolului nivelului accesibilității în dinamica destinațiilor turistice

Accesibilitatea este un concept deosebit de complex. Încercările de până acum, de creare a unui model de înțelegere unitar și coerent, au eșuat din cauza multiplelor fațete și accepțiuni ale conceptului. Strategiile de planificare teritorială folosesc abundent și cel mai adesea decorativ acest termen, fără să îl contextualizeze și instrumentalizeze cu adevărat.

Studiul de față propune o sintetizare instrumentală a conceptului cu utilizare nu numai în problematica deplasărilor turistice, acesta putând fi adaptat ușor și la analiza fluxurilor interurbane, a navetismului sau a accesului la anumite servicii publice. Accesibilitatea nu apare doar ca simplă distanță sau depărtare între locuri ci contextualizată la nivelul sistemului turistic național, bazat pe fluxul continuu între locuri emise (origini) și locuri atractive (destinații), având ca suport rețelele de transport, caracterizate printr-o sumă de atribute.

Lucrarea identifică inegalități și favorabilități ale destinațiilor din regiunea Moldovei din punctul de vedere al accesibilității. Acestea sunt confruntate ulterior cu evoluția recentă a acestor destinații. Analiza calitativă pune în evidență anumite dependențe între dinamica unor locuri turistice și poziția mai mult sau mai puțin favorabilă a acestora față de locurile cu potențiali turiști.

Din punctul de vedere al *poziției destinației în contextul rețelelor de transport*, prin ceea ce am numit *accesibilitatea internă*, reținem următoarele:

- Centrele Iași și Suceava sunt cel mai bine conectate la rețeaua aeriană națională, cu un rol deosebit în turismul de afaceri. Deși marginale teritorial, depărtarea relativ mare față de capitală sau de alte orașe mari din vestul țării (peste 300 kilometri) este, paradoxal, favorabilă, însă mai mult fluxurilor de tip business, în contextul în care aceste două centre prezintă și infrastructuri specifice (săli de conferință sau hoteluri cu clasificare superioară);
- Rețelele feroviare care permit accesul către destinațiile din Moldova prezintă o densitate slabă și sunt de tip arborescent (la nivelul rețelelor din vestul Europei înainte de 1870), favorizând doar principalele noduri centrale din regiune; puținele conexiuni transregionale fac ca legăturile să fie prioritare pe axa mediană nord-sud (axa Focșani – Suceava sau Iași – Tecuci) și nord-vest (Bucovina);
- Rețelele rutiere sunt mai bine reprezentate, cu o densitate superioară, dar la fel, cu dificultăți în a conecta regiunea la celelalte regiuni emițătoare de turiști (slabă densitate în proximitatea Moldovei); coloana vertebrală

este DN2, care leagă regiunea cu capitala, dar care se regăsește vulnerabilă întrucât nu este secundată de o altă legătură; către vest, Brașovul (pe DN11) și Bistrița (pe DN17) sunt legăturile de predilecție, favorizând traficul rutier către valea Trotușului și către Bucovina.

- În general, rețelele sunt puternic influențate de topografie și nu răspund unor necesități legate de deplasările turistice; conectivitatea redusă în zonele montane vestice limitează circuitele turistice regionale;
- Fluxurile dinspre sudul țării sunt favorizate, însă cele dinspre vest prezintă piedici majore datorită zonei montane.

Matematizarea legăturilor spațiale rutiere sau feroviare prin metoda grafurilor oferă posibilități importante de a înțelege gradul de coeziune și eficiența rețelelor de transport. Indicii calculați pentru diferitele decupaje teritoriale demonstrează următoarele:

- Nodalitatea în regiunea Moldovei este pronunțată, majoritatea drenajelor turistice având loc printr-un *hub*, un nod central de gradul 3 sau 4, care redirecționează fluxurile; în culoarul Siretului există o serie de localități cu grad maxim de nodalitate (5 sau 6); lipsa unor centuri rutiere de ocolire eficiente (cu excepția orașului Focșani pe DN2) face ca traversarea obligatorie a acestora să crească gradul de penibilitate a deplasării;
- Conexitatea este însă mai mică în interiorul regiunii (aproape de 0 – similară rețelei hidrografice) față de regiunile învecinate; rețeaua feroviară este de tip arborescent, în ciuda a numeroase intersecții; acestea nu au decât rol de deviere a ramurilor către extremitățile regiunii; în interiorul regiunii, cele mai slabe valori ale conexității apar în partea de sud-vest (V. Trotușului – Depr. Vrancei); cele mai mari valori sunt în partea de nord-vest a regiunii (V. Bistriței, Neamț, Bucovina), ceea ce favorizează circuitele de tip buclă în interiorul arealului.

Itinerariile optime rutiere simple sau ponderate gravitar arată pretabilitatea unor rețele pentru un nivel ridicat al traficului și al unor posibile inserții de structuri turistice specifice tranzitului, întrucât accesul pe rețelele rutiere este continuu (spre deosebire de cel feroviar care are loc doar la nivelul nodurilor). Astfel, se observă următoarele:

- DN2, alături de derivația DN28, reprezintă calea de acces cea mai practică (dar și cea mai vulnerabilă întrucât singura alternativă de acces dinspre sud este îndepărtată);
- rolul DN11 și DN17 ca derivații vestice ale DN2 devine marcant; situarea DN11 (Tg. Secuiesc – Onești) într-un context slab conex face ca această rută să creeze mai mult tranzitare, efect de tunel și mai puțină dezvoltare turistică locală; la partea opusă, DN17 (Suceava – Vatra Dornei), cu un potențial ridicat al itinerariilor optime, se află într-un

areal cu multiple centre zonale și conexitate ridicată, ceea ce face ca arealul traversat de acesta să fie deosebit de dinamic la nivelul turismului;

- DN24 (Tecuci-Iași) se iterează ca o axă secundară foarte valoroasă, întrucât traversează o serie de orașe importante și leagă DN2 de un punct vamal cu activitate intensă și dublează accesul către centrul regional Iași.

Modelele gravitare aplicate relațiilor între origini și destinații în cadrul itinerariilor optime arată mult mai nuanțat rolul fiecărei legături din rețea, astfel:

- anumite tronsoane din arborele principal DN2-DN28 apar mult mai valoroase și mai intens practicate la nivel potențial: Bacău – Roman, Tișița – Focșani – Râmnicu-Sărat sau Iași – Tg. Frumos;
- rolul legăturilor către vestul țării (transcarpatice) scade datorită prezenței unui bazin de populație mai redus și mai dispersat, canalizat pe mai multe tronsoane de drum;
- DN24 apare la fel de bine marcat către Iași, dar și pe deviația către Galați (DN25) datorită unui bazin important de cerere latentă specific acestor două centre;
- selectarea destinațiilor exclusiv de tranzit din regiune arată o poziționare în directă legătură cu itinerariile optime potențiale, ceea ce demonstrează puternica dependență între relațiile potențiale existente și dinamica structurilor expuse la un trafic ridicat.

Accesibilitatea externă, ca factor de cost asupra deciziei de a realiza mobilitatea către destinații, poate pune în evidență relativa centralitate a destinațiilor în cadrul bazinelor de potențiali turiști naționali. Se pot astfel enunța următoarele:

- accesibilitatea geografică orară sau kilometrică cumulată arată favorabilitatea ridicată a unor zone turistice din centrul și sud-vestul regiunii (pe V. Troțușului, V. Bistriței sau a Siretului) în a genera sosiri turistice;
- viteza medie de acces superioară joacă în favoarea zonei de sud-est (favorizând turismul de afaceri), care este mai puțin fragmentată și cu centre urbane mai mari; aceasta însă canalizează fluxurile predilect către centrele zonale și generează enorme spații interstițiale vide, cu excepția unor structuri de tranzit, favorizate de prezența itinerariilor optime. La nivelul vitezei medii feroviare, centrele Iași și Vaslui ocupă o poziție favorabilă, ceea ce explică într-o anumită măsură dinamica crescută a sosirilor turistice în ultima decadă;
- accesibilitatea funcției arată avantajele de care beneficiază centrele urbane de pe axul central nord-sud (Suceava, Bacău, Focșani), în colectarea și redistribuirea fluxurilor regionale, dar și avantajele legate de o densitate ridicată a funcției turistice în partea de nord-vest a

teritoriului care compensează într-o anumită măsură anumite deficiențe de acces;

- potențialul de interacțiune ajută la conturarea unor rezultate importante; zona de nord a teritoriului funcționează în deplină concordanță cu posibilitățile locale și cu depărtarea de zonele urbane emise; zona de sud-vest mai ales, mult mai centrală în sistemul urban național, trece printr-o criză a dezvoltării; în cazul acesteia costul de acces nu mai reprezintă un factor explicativ al evoluției sale, ci mai degrabă structura rețelelor din această zonă, alături de alți factori de natură non-spațială pe care nu îi putem dezvolta aici.

Pe lângă observațiile de până acum se poate realiza și o matematizare a relațiilor care au loc între nivelul accesibilității destinațiilor și nivelul indicatorilor turistici ai acestora. Accesibilitatea poate fi percepută pe diferite paliere, plecând de la principiul costului minim (temporal) de deplasare și evoluția recentă a cererii turistice (sub forma sosirilor înregistrate) și a ofertei de locuri de cazare. Bineînțeles, o asemenea matematizare nu poate fi absolut fidelă, pentru că datele statistice sunt într-o anumită măsură viciate, însă ne poate da câteva indicii asupra ponderii accesibilității în dezvoltarea destinațiilor din regiunea de studiu.

Metoda utilizată pentru corelarea statistice este cea a regresiei, realizată între:

- variabilele dependente dinamice (evoluția capacității de cazare sau a sosirilor turistice între începutul și sfârșitul perioadei de studiu – ca medie între primii 3 ani și ultimii trei ani 2001-2003 și 2006-2008) sau statice (numărul de locuri de cazare sau sosirile turistice în 2007, ca medie a anilor 2006-2008)
- variabilele independente (accesibilitate geografică, a funcției, potențial de interacțiune sau atractivitatea turistică).

Regresia a fost apoi aplicată la cele 177 comune și orașe care prezintă unități de cazare în intervalul menționat (doar 131 dintre acestea declarând sosiri turistice la INSSE).

Indicatorul de corelație - R^2 - arată ponderea variației în variabila dependentă care poate fi pusă pe seama variabilei independente, arătând gradul de semnificație al corelației, pe o scară de la 0 la 1. Ceilalți doi indicatori - *t-Statistic* și *P-valoare* au valoare de verificare a relevanței corelației. *T-Stat* arată măsura preciziei cu care coeficientul regresiei este estimat, valorile peste 2 arătând o precizie destul de mare (marcată cu „ok” în tabel). *P-valoare* arată probabilitatea (cu valori între 0 și 1) ca diferențele existente între valorile variabilei dependente să fie aleatorii, fără să aibă vreo legătură cu diferențele între valorile variabilei independente, de referință. Am stabilit pragul maxim de 0,01 (1%) pentru ca respectiva corelație să fie semnificativă (marcată cu „ok” în tabel sau „X” pentru lipsa totală a corelației).

Tabel 21. Tabelul de corelație între indicatorii de turism din regiunea Moldovei și accesibilitate

INDICATOR→ ↓Variabilă dependentă	Accesibilitatea geografică			Accesibilitatea funcției			Potențialul de interacțiune			Potențialul turistic		
Profilul indicatorului→	centralitate			atractivitate și centralitate			poziție relativă, atractivitate, emisivitate			Atractivitate		
Indicator validare regresie →	R^2	$t-S$	$P-v$	R^2	$t-S$	$P-v$	R^2	$t-S$	$P-v$	R^2	$t-S$	$P-v$
Evoluția capacității de cazare (2002- 2007)	0,023	X	X	0,35	ok	ok	0,13	ok	ok	0,41	ok	ok
Număr locuri cazare 2007	0,003	X	X	0,58	ok	ok	0,10	ok	ok	0,61	ok	ok
Evoluția sosirilor turistice (2002- 2007)	0,004	X	X	0,32	ok	ok	0,03	ok	X	0,37	ok	ok
Număr sosiri turistice 2007	0,000	X	X	0,53	ok	ok	0,12	ok	ok	0,57	ok	ok

Rezultatele obținute arată că la nivelul destinațiilor turistice din regiunea Moldovei accesibilitatea geografică ca indicator al centralității destinației în sistemul urban național nu joacă absolut nici un rol în dinamica cererii sau ofertei de turism. Într-adevăr, zonele centrale în sistemul național, identificate în partea de sud-vest a regiunii, cum ar fi Valea Troțușului, sunt cele care înregistrează cel mai important regres (statistic, cel puțin) în turism.

Dinamica turismului pare să fie într-o oarecare legătură cu potențialul de interacțiune al destinației. În acest context, oferta de cazare (ca expresie a unei voințe locale și a unei percepții interioare a actorilor locali asupra posibilităților de dezvoltare) pare să se coreleze ceva mai bine cu poziția relativă a destinației față de localitățile urbane emițătoare, în funcție de emisivitatea acestora din urmă.

Dinamica turismului este însă într-o legătură directă, evidentă, cu atraktivitatea turistică, exprimată fie brut, fie prin intermediul accesibilității funcției (atraktivitatea ponderată cu accesibilitatea geografică, valorile acesteia din urmă având un ecart-tip prea mic pentru a indice variații mari ale funcției atractive).

Ca un diagnostic, putem afirma faptul că evoluția recentă ascendentă a indicatorilor de turism are loc în principiu tot în zonele atractive sau cel puțin considerate atractive de către evaluatorii din PATN și nu în zonele care beneficiază de o poziție centrală în teritoriul național, deci cu costuri teoretice de deplasare minime. Costul de deplasare corelat însă și cu emisivitatea centrelor

urbane joacă un anumit rol care nu este de neglijat. În subcapitolele anterioare am observat de asemenea faptul că poziția structurilor de cazare în cadrul rețelelor de transport din regiune joacă un rol determinant mai ales în ceea ce privește intensitatea tranzitării unor legături în rețea. În același timp, conectivitatea rețelei permite o practicare mai intensă, complexă, a diferitelor areale, cu beneficii ample asupra turismului.

O altă observație importantă ar fi faptul că oferta de turism reflectă mai bine factorii de accesibilitate, atractivitate și emisivitate decât cererea de turism. Acest lucru arată că există o conștiință puternică a actorilor în turism asupra rolului și poziției structurii în sistemul național. De cealaltă parte, legițile care stau la baza deciziei unui turist potențial de a călători într-un anumit loc sunt mult mai complexe, uneori haotice și spontane, alteori ascultând de alte principii decât cel al minimului efort. Acest comportament ne determină să continuăm reflecția asupra rolului accesibilității în turism, însă dintr-o altă perspectivă, mai puțin explorată, aceea a semnificațiilor accesibilității în turism.

V.

Dezbateri asupra accesibilității turistice

V.1. Discuții asupra semnificațiilor accesibilității în turism

Pe măsură ce a evoluat, acest studiu a oferit noi și noi posibilități de înțelegere a poziționării destinațiilor turistice din regiunea Moldovei în sistemul turistic național. Gradul de percepție și de finețe a analizei a crescut pe măsură ce s-au multiplicat elementele luate în calcul. De la considerarea simplei depărțări a destinațiilor (funcție a costului de deplasare) am ajuns la o percepție crescută a rolului atractivității destinațiilor, dar și a emisivității bazinelor de turiști. Cu toate acestea, unele necunoscute planează asupra chestiunii *depărțării* între obiectele geografice reținute – origini și destinații. La nivel tehnic, este drept, studiul nu ia în considerare cu atenție cheltuielile de deplasare ca factor important de depărțare între locuri. Într-adevăr, acestea pot fi determinante în alegerea de a călători, în special atunci când costurile sunt reprezentate sub forma unui tarif (autocar, tren sau avion). Pentru mijloacele personale de transport, acestea sunt de cele mai multe ori o funcție a distanței parcurse. Din păcate oferta teritorială de transport rutier este foarte dinamică și nu există o bună bază informatică asupra totalității mijloacelor de transport rutier în comun. În același timp, este aproape imposibilă o comparație pertinentă a cheltuielilor între diferitele moduri și mijloace de transport, întrucât presupun o serie întreagă de factori imprevizibili.

Cu toate acestea, nemulțumirile personale care au survenit de-a lungul acestui studiu au fost legate mai puțin de nivelul de finețe al calculului costului de deplasare (care, după cum am observat are un rol mic, luat aparte), ci mai degrabă legate de aplicabilitatea *accesibilității în turism* și de nevoile concrete de accesibilitate, de rolul depărțării în alegerea destinației. Rămân astfel, în suspensie încă, următoarele întrebări:

- Ce rol are totuși depărțarea destinației față de originea turistului, în mintea acestuia din urmă, în procesul alegerii destinației sau chiar al alegerii de a efectua deplasarea?
- Să aibă un nivel ridicat al accesibilității (valori mici de timp/distanță/cost) un efect asupra consumatorului de turism similar consumatorului de produse perisabile, de servicii administrative sau navetistului? Să funcționeze principiul minimului cost și al minimului efort și în cazul turismului?
- Poate fi un nivel deosebit de ridicat al accesibilității (să ne imaginăm că originea turiștilor coincide cu o destinație turistică) un factor important de dezvoltare a turismului? Cum răspunde astfel însăși definiția

turismului („deplasările persoanelor în afara localității de reședință ...”) la aceste întrebări?

Cercetarea actuală oferă puține răspunsuri la aceste necunoscute. Sintagma *accesibilitate turistică* este puțin utilizată sau explorată în lucrările de specialitate. Aceasta apare însă în numeroase articole, site-uri internet sau strategii de dezvoltare a destinațiilor cu sensul de *turism accesibil*, cu o emfază asupra necesității asigurării accesului persoanelor cu deficiențe locomotorii.

În România, această problemă a mobilității persoanelor cu deficiențe fizice este aproape negată. Noțiunea de accesibilitate apare însă destul de des în diverse programe, proiecte sau strategii de dezvoltare, fără să se aprofundeze întreaga panoplie de elemente intime acesteia, așa cum am realizat aici.

Lucrările existente admit influența costului de deplasare (ca distanță-timp sau costuri) asupra dezvoltării turismului (Prideaux, 2004), (Lozato-Giotart, 2008) însă rămân limitate la ideea că o scădere a costului de deplasare către destinație poate induce creșteri ale activității turistice. Aici reiterăm întrebarea noastră anterioară: să fie o apropiere extrem de mare între origine și destinație un factor pulsativ al turismului la destinație? Dar în cazul în care destinația reprezintă și un bazin important de turiști potențiali pentru propriile oportunități?

Aici suntem nevoiți a reveni asupra semnificației pe care o acordăm turismului. Din păcate, sensurile acestuia s-au multiplicat în ultimul timp, ceea ce scade posibilitatea unei abordări unitare a tuturor studiilor. În limbaj informal, turismul denumeste aproape orice, de la deplasarea cu un mijloc de transport, la orice activitate de petrecere a timpului liber mai deosebită față de cele cotidiene sau ruptă, cel puțin, spațial, de cele obișnuite. În limbajul comunității științifice (în funcție de domeniul de studiu), turismul este fie o activitate economică aducătoare de profituri importante, fie o sumă de transferuri de persoane, capitaluri și informații către o anumită destinație, fie o serie de activități specifice în afara spațiului de reședință. În limbajul actorilor teritoriali implicați (dezvoltatori privați, organisme publice, agenții de turism, ONG-uri), turismul este mai degrabă un *instrument activ de dezvoltarea teritoriilor*, integrând și elemente din semnificațiile formale și informale.

Această ultimă viziune pare să fie cea mai constructivă, întrucât turismul capătă astfel un obiectiv concret. Dacă vom considera turismul prin această abordare integrată și instrumentală, semnificațiile acestuia încep să se restrângă. Turismul reprezintă astfel doar ceea ce produce dezvoltare importantă la destinație. Astfel destinația nu poate fi și origine întrucât pentru a produce o dezvoltare importantă din punct de vedere economic este nevoie de un transfer de capitaluri din exteriorul destinației-țintă. Capitalurile produse și consumate în interiorul destinației nu fac astfel decât să conserve nivelul economic existent, fără a îl extinde. Acest element l-am luat deja în calculele noastre de accesibilitate, deoarece depărtarea între o origine și destinație identică este 0, neinfluențând rezultatele obținute. Se pune problema însă a unei apropieri foarte

mari între o origine și destinație. Să fie accesibilitatea între acestea maximă? Dacă vorbim de relații economice, migrații de muncă, de activități recreative, de legături sociale, administrative, etc., răspunsul este da. În cazul turismului intervin o serie de probleme legate de scară. Spre exemplu, dacă vom considera municipiul Galați ca fiind destinația, iar Brăila originea, unde depărtarea dintre acestea (32kilometri) este minimă, dat fiind mai ales importanța celor două, atunci să fie interacțiunea posibilă între cele două deosebit de mare? Dacă nu poți fi turist în localitatea de reședință, de la câți kilometri sau minute parcurse te poți considera? Unde putem trasa limita de la care aportul, influența fluxurilor de persoane și capitaluri determină atingerea obiectivelor turismului, enunțate mai sus? Problema *scării geografice* rezolvă parțial această dilemă. Cu alte cuvinte, decupajul teritorial ales adică scara de referință pentru atingerea obiectivului reprezintă și limita căutată. Spre exemplu, dacă un anumit proiectul teritorial își propune dezvoltarea turismului către o anumită regiune, limitele administrative culturale, istorice sau politice vor reprezenta limita care separă destinația de originile potențiale. Problema se complică atunci când decupajul teritorial este unul foarte mic, cum ar fi unitatea administrativ-teritorială de bază. Ne putem imagina orașul Iași care își propune, spre exemplu, să atragă turiști originari din afara acestei limite, unde cel mai bine plasate origini sunt Lețcani, Tomești sau Miroslava. Experiența existentă ne arată că acest lucru nu poate fi numit turism, iar turiștii respectivi nu își vor aroga, nici măcar la nivel psihologic, această calitate. Pentru orice formă generică de atragere a persoane (și capitalurile aferente), din proximitatea imediată sau îndepărtată a arealului de referință, cu consecințe benefice asupra economiei locale, se vorbește din ce în ce mai mult despre o anumită *economie prezențială* (concept dezvoltat de Laurent Davezies și Christophe Terrier). Acest concept descrie existența unei economii bazate pe populația existentă efectiv, prezentă într-un anumit teritoriu care poate varia foarte rapid și care în același timp produce și consumă. Fluxurile de capitaluri create în exteriorul zonei de referință vin să completeze baza productivă – de la veniturile pensionarilor, ale activilor rezidenți care lucrează în altă parte, sau cheltuielile rezidenților temporari (ne-recenzați) care constituie *turiștii* în sens larg (de la rezidență secundari la vizitatori efemerii) (Davezies & Lejoux, 2003).

Davezies și Lejoux pun deosebit de multe întrebări asupra turismului și a turistului, cu argumente de natură statistică, economică, geografică, dar alimentate de un pragmatism teritorial. Aceștia sesizează lipsa unei încadrări unitare a turistului. Activitățile care îl definesc pot varia de la orice întrerupere a muncii sinonimă cu petrecerea timpului liber (o exagerare destul de marginală) și până la petrecerea a minim o noapte în afara mediului obișnuit (criteriu minim care convine statistic). Ei pun problema necesității unei eliminări a acelor încadrări care nu fac decât să limiteze percepția fenomenului teritorial. Astfel accentul cade pe proces mai mult decât pe actanți, unde orice transfer de venituri create în afara arealului de referință este deosebit de benefic.

Este de apreciat această flexibilitate de gândire, deosebit de utilă în diagnosticul teritorial. Și totuși ne putem permite să asimilăm turismul, chiar și instrumental, cu *economia prezențială*?

Pentru acest lucru este nevoie de o alegere, de o încadrare specifică, în funcție de proiectul teritorial, scară, actori, actanți, obiective. Studiul de față operează la o scară destul de mare, unde actanții sunt persoanele din orașele mari din întreg teritoriul național care vor accesa resurse, activități, produse și servicii la destinațiile din regiunea de studiu. Transferul pe care îl studiem este unul la scară mare, singura metodă specifică unitară de identificare a beneficiilor la destinație fiind sosirile și înnopțările turistice (ca elemente ale cererii) și unitățile de cazare și capacitatea aferentă (ca elemente ale ofertei). Obiectivul studiului a fost explorarea relațiilor dintre accesibilitatea destinațiilor și dinamica cererii și ofertei turistice a destinațiilor. Reiterând aceste elemente observăm că studiul ne constrânge la definirea clasică (dură?) a actantului (turistul), cel care produce transferul de capitaluri generate în exteriorul destinației, la persoana care se înregistrează la o structură de primire cu funcțiuni de cazare. Aceasta nu este o îngrădire prea mare, dacă ne gândim că în general cheltuielile legate de cazare ocupă cel puțin 30-50% din cheltuielile globale ale călătoriei unui turist, deci sunt un indicator bun al fenomenului. În același timp, în România, relațiile familiale și legăturile sociale puternice între persoane, corelate cu un raport scăzut între veniturile medii și costurile medii de cazare față de celelalte state din Uniunea Europeană, fac ca o bună parte din înnopțări să fie neînregistrate, nesoldate cu un transfer de capital. Deplasările acestora produc însă alte cheltuieli specifice importante. Mai există și o slabă înregistrare legală a șederii turiștilor în structurile mici de cazare, mai ales din mediul rural, ceea ce face ca orașele sau localitățile cu structuri mari să pară mult mai atrăgătoare din punct de vedere statistic. Din păcate, nu putem analiza aici aceste probleme. Cu toate acestea, modelizarea pe care am propus-o, în lipsa unor date concrete asupra originii turistului cazat la o anumită destinație, ia însă în calcul toate schimbările posibile între cuplurile de locuri.

Și totuși revenim la problema inițială, aceea că nu există o abordare specifică asupra costului minim de deplasare, exprimat în distanță sau în distanță-timp, pentru ca o persoană să devină turist. Unele state delimitează fenomenul turistic după distanța la care o persoană s-a deplasat, mai ales în țările mari, împărțite pe state sau provincii (mai ales din fostul Commonwealth) în care nu există un control la frontiera dintre state. Astfel, în SUA, distanța minimă trebuie să fie de 100 mile (160kilometri), indiferent de motivul deplasării, 80 kilometri în Canada etc. (Muntele & Iașu, 2006). În general, nu există însă o distanță minimă statistică. Există însă o distanță minimă mentală, în deplină legătura cu durata unei zile și cu complexitatea activităților realizate în acea zi. Progresele mari în viteza operată de mijloacele de deplasare face ca distanța kilometrică să fie parcursă într-un timp diferit, în funcție de mijlocul de

transport utilizat. Ceea ce contează din ce în ce mai mult în societatea modernă este bugetul-timp, care devine din ce în ce mai redus și valoros. Limitările de venituri sau buget alocat călătoriilor în general duc la tendința de minimizare a cheltuielilor legate de cazare în folosul altor servicii și activități. Astfel, necesitatea cazării se impune acolo unde reîntoarcerea în cursul aceleiași zile este greu de realizat sau presupune o „penibilitate” (termen preluat din limba franceză) sau suprasolicitare a persoanei. În principiu o zi-lumină în timpul verii are 14 ore (între 07.00 și 21:00). Dacă activitățile recreative sau lucrativ-recreative în timpul zilei ocupă în medie un minim de 4 până la 8 ore, ne putem imagina faptul că nu rămân mai mult de 6-10 ore pentru realizarea deplasării dus-întors. Astfel, o călătorie la o destinație aflată la mai mult de 5 ore distanță, cu activitățile aferente în arcul unei singure zile, soldată cu revenirea la locul de reședință, devine improbabilă.

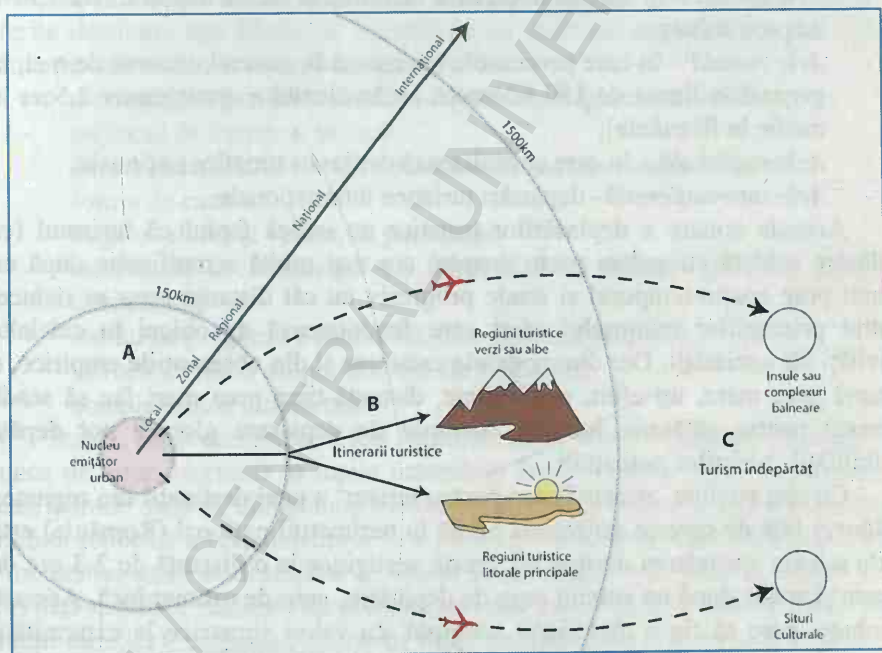


Figura 96. Schema zonării frecvenței turistice dinspre marile nuclee urbane în țările dezvoltate, (după Lozato-Giortart & Merlin, 2008)

În lucrarea sa, *Geografia Turismului – de la spațiul consumat la spațiul organizat*, J.P. Lozato-Giortart iterează rolul *distanței-timp*¹ (adică deplasarea exprimată în timp, pe lângă cea exprimată doar prin distanța fizică) ca fiind capital în deplasările turistice, deoarece mijloacele de transport permit astăzi

¹ Denumit de acesta *espace-temps*, tradus direct prin *spațiu-timp*.

parcurea oricărei distanțe. Acesta delimitează o arie în rază de 150 kilometri în jurul nucleelor emițătoare urbane (Figura 96), dincolo de care apare conturată ideea de deplasare, itinerariu turistic sau turism. Lozato-Giotart nu convertește această distanță kilometrică în distanță-timp, probabil datorită diversității de mijloace de deplasare existente de la un loc la altul. Pentru regiunea noastră de studiu, 150 de kilometri reprezintă o medie de 2,5 ore (viteza medie globală calculată prin modelul numeric propriu (rutier sau feroviar) fiind de 60-65 kilometri/oră pentru deplasările către regiunea Moldovei).

Din observațiile empirice, 2 ore și jumătate (5 ore dus-întors) sau 150 kilometri reprezintă într-adevăr un prag important (psihologic și fizic) în decizia de a reveni la origine sau a rămâne la destinație peste noapte. Lozato-Giotart realizează o zonare spațială a tipologiei de activități după diferitele niveluri teritoriale (Lozato-Giotart, 2008), după cum urmează:

- *Arie locală* – în care se realizează activități și scurte deplasări recreative de proximitate;
- *Arie zonală*¹ – în care persoanele realizează în general excursii de o zi, în general în limita de 150 kilometri (echivalentul a aproximativ 2,5 ore în medie în România);
- *Arie națională* – în care se realizează deplasări turistice naționale;
- *Arie internațională* – deplasări turistice internaționale.

Aceasta zonare a deplasărilor turistice ne indică faptul că turismul (ca deplasare soldată cu ședere peste noapte) are mai multă semnificație după un anumit prag spațio-temporal și scade progresiv cu cât distanța timp se reduce, contrar principiilor minimului efort care funcționează de obicei în celelalte activități ale societății. Dar din modelele existente și din observațiile empirice, o distanță prea mare, un efort, penibilitate, distanță-timp prea mari fac să scadă interesul pentru călătorie întrucât costurile de deplasare globale pot depăși posibilitățile turiștilor potențiali.

Cu alte cuvinte, atractivitatea pentru turism² a unei destinații din regiunea Moldovei față de cererea potențială aflată în perimetrul național (România) este foarte mică în apropierea destinației, crește vertiginos la o distanță de 2-3 ore de aceasta și scade după un anumit prag de depărtare, greu de estimat încă. Această distribuție pare să fie o *distribuție normală*, cu valori simetrice la extremități, descrescătoare către valorile mici sau mari ale distribuției, similară *curbei („clopotului”) lui Gauss*. Se pune întrebarea: am putea desena curba acestei distribuții, care ar reprezenta cel mai bine poziționarea ideală a unei destinații

¹ Adaptare după *arie regională*, unde zona propusă de studiul nostru reflectă mult mai bine perimetrul propus de Lozato-Giotart; în România, regiunea este încă un concept destul de vag, oscilând între aspectele istorice și cele administrativ-teritoriale;

² *Turism* în sensul strict dezvoltat în acest capitol.

față de originile turiștilor? Poziționarea originilor turiștilor are vreun rol asupra comportamentului¹ și influenței lor asupra destinației?

Soluția cea mai simplă ar fi analiza distanței-timp parcursă de toți turiștii care s-au cazat la o anumită destinație, pentru a înțelege care este poziționarea acelei destinații față de cererea potențială în ansamblu. Din păcate, indicatorul „originea turiștilor naționali” nu există în formularele de raportare statistică ale structurilor de cazare din România, iar majoritatea datelor privind comportamentul acestora sunt fie confidențiale, fie însumate (uniformizate) la întreaga destinație (de regulă comună sau oraș în sens administrativ).

V.2. Analiza comportamentului turistic în funcție de accesibilitate prin metoda chestionării online

Pentru a combate lipsa datelor statistice privind originea turiștilor naționali, am construit un chestionar adresat turiștilor care au fost cazați în diferite destinații din Moldova. Întrebările au dorit să surprindă cât mai multe elemente care definesc comportamentul turistic:

- distanța kilometrică și distanța-timp între origine și destinație;
- mijlocul de transport utilizat;
- durata șederii în destinație, durata călătoriei, perioada călătoriei;
- forma de cazare;
- bugetul alocat și veniturile persoanei;
- motivațiile declanșatoare sau motivațiile ca obiectiv de atins (forme de turismului);
- modul de pregătire a călătoriei, dimensiunea grupului;
- influența vremii asupra deciziei de a călători;
- complexitatea itinerarului.

Inițial, acest chestionar a fost proiectat să fie adresat personal turiștilor. În munca de teren efectuată în lunile octombrie 2010 – martie 2011 în localitățile Vatra Dornei, Sadova, Câmpulung Moldovenesc, Târgu Neamț și Iași am detectat o anumită reticență a respondenților în a parcurge totalitatea chestionarului. Locul și momentul unde se desfășura de obicei întrevederea – în general timpul unor activități specifice realizate de aceștia (servirea mesei la hotel sau vizitarea unor atracții turistice), consumul enorm de timp, perioada sau vremea nefavorabilă nu au creat premisele ideale pentru atingerea obiectivului și anume completarea a cel puțin 300 de chestionare. Circa 25 de chestionare au fost realizate, furnizând informații importante asupra lipsurilor sau ineficiențelor metodei.

Începând din martie 2011 am schimbat strategia de lucru către mediul online, prin adaptarea chestionarului la un formular electronic, adresat celor care

¹ Prin *comportament* înțelegem totalitatea aspectelor calitative și cantitative care definește profilul turistului și importanța sa în dezvoltarea destinației: durata de ședere, buget alocat, perioadă de frecvență, forma de organizare etc.

au călătorit în trecut în regiunea Moldovei. Acest formulat a fost creat în modulul *Google Docs* al poștei electronice *GoogleMail*. Acest modul oferă posibilitatea de a construi formulare de anchetă, cu întrebări care permit o varietate mare de răspunsuri, iar colectarea răspunsurilor se realizează automat într-un tabel exportabil ulterior în *Microsoft Excel*. Formularul a fost atașat, sub forma unei legături¹ de acces, la un mesaj electronic și trimis la o varietate de receptori. Aspectul acestuia și tipologia întrebărilor este prezentată în anexă. Acesta a fost trimis la peste 10.000 de adrese, prin filiera rețelilor de socializare, dar și la adresele companiilor și instituțiilor publice și private, adresele privaților făcute publice și a generat, în perioada martie – iulie 2011 un număr de 521 de chestionare. Dintre acestea, 489 au fost reținute ca fiind valide, întrucât corespundeau cerințelor minime de completare. În general, greșelile de completare au fost legate de identificarea destinației regionale (unii asimilând Gheorgheni, Sovata, Lacu Roșu, Brăila sau Chișinău cu regiunea Moldovei sau proveneau din origini exterioare României – Ungaria sau Grecia). Au fost eliminate cazurile în care persoanele au petrecut mai mult de 1 lună la destinație (caracterul turistic al sederii fiind perimat).

Obiectivul principal a fost să observăm poziționarea bazinelor de turiști, destinațiile de predilecție și depărtarea medie a destinațiilor din Moldova de la care vin cei mai mulți turiști. Chestionarul are o serie de puncte slabe care fac să existe o anumită marjă de eroare. Completarea acestuia în mediu online și nu în fața intervievatorului poate scădea gradul de implicare a respondentului. Faptul că a trecut o perioadă de timp mai mare sau mai mică de la călătoria efectuată poate influența precizia datelor. Nu în ultimul rând, unele întrebări (bugetul cheltuit, veniturile) pot fi relative sau invazive, iar respondentul poate simula răspunsul.

Poziționarea destinațiilor alese după numărul de turiști respondenți (Figura 97) ne indică o preferință pentru destinațiile cu o atractivitate turistică mare, dar poziționate marginal în cadrul teritoriului național, ceea ce reiterează lipsa unei legături între centralitate și dinamica turismului. Trei mari areale continue se impun aici – nordul Moldovei (pe o axă est-vest între Botoșani și Vatra Dornei), zona montană a județului Neamț și municipiul Iași, singular în contextul său. Originile turiștilor au la bază potențialul demografic general al orașelor mari, cu o supradimensionare a municipiului Iași. Explicațiile pot fi găsite în poziția sa marginală la est (fluxurile de persoane tind să aibă direcția est-vest în general), în distanța-timp cheie față de arealele dinamice din nord-vestul Moldovei și în lipsa unor oportunități către est, nord și sud. Jumătatea

¹ Legătura către formular poate fi consultată la următoarea adresă: https://spreadsheets.google.com/spreadsheet/viewform?hl=en_US&formkey=dFFBRzd mQUlaUUZBa192b1NVMkJPX2c6MQ#gid=0. Aceasta nu va fi dezactivată în următoarea perioadă pentru a putea permite accesul eventualilor respondenți și după terminarea studiului. Datele vor fi puse la dispoziție în cadrul Departamentului de Geografie al Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași.

sudică a teritoriului, în ciuda unei accesibilități mai ridicate în termeni de centralitate, prezintă interes scăzut pentru turiștii naționali.

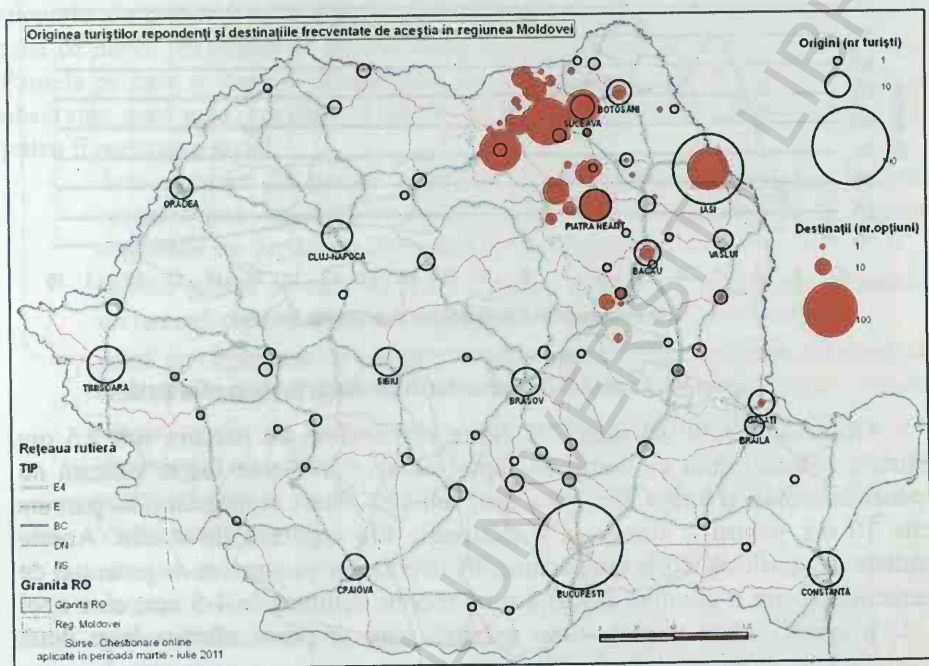


Figura 97. Originea turiștilor anchetați și destinațiile alese de aceștia în chestionarul online

Datele relevate au o mare importanță în calcularea modului în care funcționează accesibilitatea în turism în funcție de distanța kilometrică și distanța-timp. Deși avem punctul de plecare și punctul de sosire și mijlocul de transport utilizat și am putea calcula drumul cel mai scurt între cele două, am preferat analiza distanțelor kilometrice și temporale indicate de aceștia întrucât sunt un indicator bun al penibilității deplasării. Intervine apoi parcursul de tip itinerar care poate schimba problema drumului minim.

În general, se observă o finețe mai mare a aprecierii depărtării unor destinații mai apropiate (sub 5 ore de mers apar des timpii fracționați – „3,5 ore” spre exemplu, distanțele sunt mai precise și mai aproape de adevăr) și o pierdere a preciziei peste 7-8 ore (timpii sunt mai degrabă aproximați, rotunjiți adesea la numerele pare – 10, 12, 14 ore) etc. Pentru a elimina aceste probleme, la depărtări de peste 8 ore între origine și destinație am realizat medii glisante ale valorilor pentru a obține o pantă regulată a datelor. În Figura 98 putem observa faptul că cea mai mare parte din turiști vin de la o depărtare de 3-4 ore față de destinație (circa 28%). Urmează apoi turiștii care au parcurs 5-6 ore (23%) și cei de la 7-8 ore (21%).

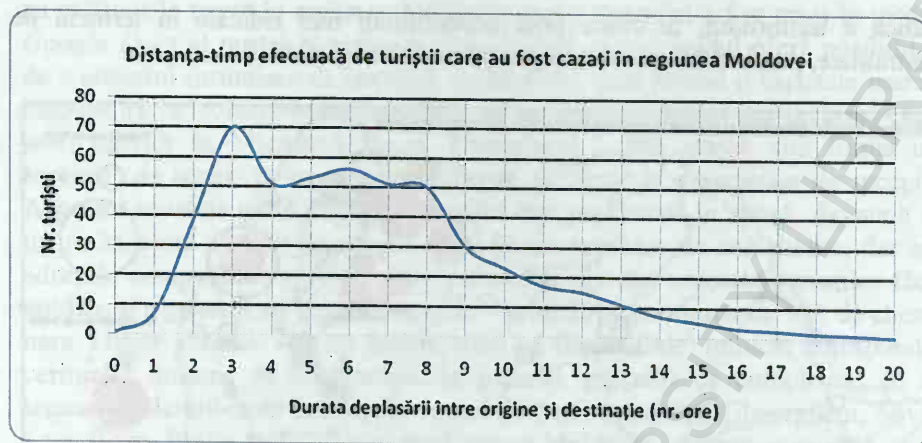


Figura 98. Cumulul de persoane după distanța-timp efectuată

Observăm faptul că doar 7% dintre respondenți au parcurs sub 2,5 ore pentru a se caza, ceea ce confirmă faptul că accesibilitatea foarte ridicată nu produce înnoptări și turiști. De asemenea, sub 10% dintre respondenți au parcurs peste 10 ore pentru a ajunge la o destinație din regiunea de studiu. Aceste rezultate ne confirmă teoria unei acumulări importante progresive de potențial de interacțiune către o anumită distanță-timp medie, estimată la 4-5 ore, care apoi scade progresiv către distanța-timp maximă care se poate efectua între două locuri din cadrul teritoriului național.

Din aceste 489 de chestionare, au fost eliminate din analiză cele în care respondentul a fost cazat într-o tabără, camping sau căsuțe întrucât logica funcționării acestora este una diferită de a structurilor de primire cu înregistrare la recepție. Evoluția acestor forme de cazare a fost pusă în evidență în capitolele anterioare. Costurile mici și logica organizatorică a acestora ne determină să le analizăm separat. În același timp am eliminat persoanele care s-au cazat la rude, prieteni, reședințe secundare întrucât înnoptările lor nu sunt înregistrate, iar logica lor este legată de aspecte afectiv-familiale.

Am eșalonat distanța-timp pe tranșe de 2 ore, unde durata fracționată de timp a fost asimilată numărului întreg superior (4,5 ore parcurse au fost rotunjite la 5 ore.) Variabilele au fost așezate pe coloane în programul Microsoft Excel, iar calculul mediilor variabilelor pe tranșe orare a fost realizat prin interogări matematice. Datele calitative au fost transformate, acolo unde a fost posibil, în indici cantitativi, pentru a sesiza tendința generală. Spre exemplu, importanța stării vremii a fost cuantificată de la 1 (neimportant) la 10 (extrem de important), media venitului lunar a fost apreciată de la 1 (sub 600 RON) până la 6 (peste 3000 RON) sau nivelul de organizare al călătoriei a fost apreciat de la 1 (căutarea cazării la fața locului) și până la 5 (rezervare prin agenția de turism).

Datele obținute au fost aranjate în Tabel 22 și constituie o grilă de referință a rezultatelor chestionarului.

Tabelul de date obținut ne permite să desenăm marile tendințe comportamentale ale turiștilor care sunt în directă legătură cu accesibilitatea ca factor de cost de acces (exprimat în distanță-timp) la destinațiile din regiunea Moldovei. Pantele pe care le descriu distribuțiile acestor date ne indică faptul că tendințele observate sunt nete, regulate și nu se datorează hazardului. Aceste tendințe ar putea fi rezumate astfel:

- durata medie de ședere (numărul de înnoptări) la destinația indicată crește odată cu depărtarea de destinație; sejurul mediu la aceeași destinație nu depășește de regulă 3-4 înnoptări;
- sejurul global pe care un turist îl petrece crește ca durată pe măsură ce realizează o deplasare mai lungă, până la un maxim de 7-8 zile;
- odată cu depărtarea de origine, turiștii tind să aleagă mai multe destinații în care să se cazeze, deplasările lor având mai mult caracter de itinerar, circuit;
- viteza medie de parcurgere scade pe măsură ce turistul realizează o deplasare mai lungă; acest lucru indică și o necesitate mare de accesibilitate în sensul unor căi de acces directe, performante și cu o viteză superioară de acces;
- nivelul de organizare a călătoriei crește pe măsură ce se pleacă către o destinație îndepărtată; acest lucru este normal întrucât presupune în general unui teritoriu mai puțin cunoscut, nefamiliar; în același timp, durata mare a sejurului determină o complexitate mai mare de activități și implicit și o necesitate de organizare prealabilă mai mare;
- bugetul mediu zilnic alocat descrie o distribuție normală; turiștii sunt tendențional mai familiarizați cu destinațiile foarte apropiate, reușind să țină costurile destul de conținute; investirea către o destinație aflată la 5-8 ore produce cele mai mari cheltuieli zilnice; accesul către o destinație foarte îndepărtată este în legătură cu o ședere mai lungă, care de regulă permite obținerea unor reduceri importante;
- veniturile persoanelor descriu o distribuție similară bugetului mediu zilnic alocat (coeficientul de corelație între aceste fiind $R^2 = 0,72$). Persoanele care suportă o penibilitate crescută a călătoriei (peste 10 ore) au în general venituri mici și utilizează mijloace de transport ieftine sau care oferă reduceri importante la distanțe mari sau categoriilor sociale defavorizate (trenul, mai ales). Se observă același maxim la veniturile persoanelor care călătoresc între 5 și 8 ore pentru a ajunge la destinația din Moldova.

Tabel 22. Comportamentul turiștilor în structurile de cazare de tip hotel, motel, han, pensiune (77% din totalul respondenților)

Distanța-Timp (număr ore)	<1	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11-12	>12
Media distanței-timp (număr ore)	0	1,8	3,3	5,5	7,5	9,6	11,8	15,5
Număr respondenți	0	28	105	85	82	40	21	12
Procent respondenți (%)	0	7,5	28	22,5	21,8	10,9	6,4	3,2
Durata medie de ședere la destinație (număr nopți)	0	2,43	3,05	3,56	4,60	3,93	4,58	3,83
Durata medie a călătoriei (număr nopți)	0	2,82	3,37	5,26	6,75	5,73	7,44	7,83
Procent zile petrecute la destinația indicată (%)	0	86	90	67	68	68	62	49
Distanța medie parcursă (kilometri)	0	136	204	373	462	503	578	675
Viteza medie (în kilometri/oră)	0	74	63	68	63	53	49	44
Importanța vremii (1-minim, 10 maxim)	0	6,3	6,4	4,72	5,8	4,8	4,2	3,5
Nivel de organizare (1 minim, 5 maxim)	0	2,36	2,41	2,43	2,46	2,49	2,88	2,00
Bugetul mediu zilnic (în RON)	0	106	120	174	158	136	108	97
Media venitului lunar (1 minim, 6 maxim)	0	2,7	3,8	4,3	3,9	3,6	3,5	3
Vârsta medie (ani)	0	33	37	36	37	38	39	40
Călătoria în extrasezon (%)	-	46	46	46	35	48	25	23
Călătoria în vacanțe, sărbători, evenimente (%)	-	54	54	54	65	51	75	77

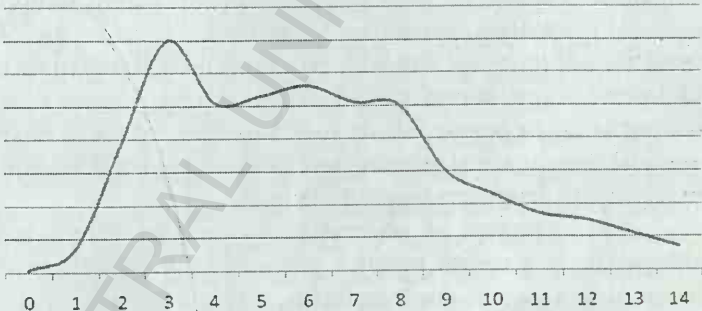
- vârsta medie este o variabilă mai puțin importantă aici; cu toate acestea, se observă faptul că persoanele tinere tind să călătorească mai mult într-un areal mai apropiat;
- perioada călătoriei este un indicator foarte important de sezonabilitate; astfel, observăm că pe măsură ce turiștii rezidă la o distanță-timp mai mare, aceștia tind să călătorească în vacanțe, sărbători sau evenimente importante ale anului, atunci când o călătorie mai lungă este posibilă; călătoria în extrasezon are o pondere mai mică și este accesibilă mai mult persoanelor dintr-un areal mai apropiat destinației; ponderea mai mică a călătoriei în extrasezon (sub 40%), deși acesta ocupă peste 70% din an indică un grad destul de ridicat al sezonaliității în regiunea de studiu

Aceste tendințe descriu, prin forma distribuției lor, o legătură deosebit de importantă între distanța-timp realizată de turiști pentru a ajunge la o destinație și comportamentul global al acestora pe parcursul călătoriei și în cadrul destinației. Cu alte cuvinte, costul de acces are o influență deosebită asupra dinamicii și dezvoltării destinației prin durata sejurului, modul de organizare al

sejurului, fragilitatea deciziei în fața chestiunilor legate de vreme, penibilitatea deplasării etc., perioada călătoriei, toate acestea influențând în final volumul cheltuielilor și implicit beneficiile globale ale destinației. Pentru a sintetiza toate aceste rezultate, este necesară constituirea unei *grile de lectură* care să poată fi utilizată drept instrument de către actorii teritoriali interesați din regiunea Moldovei. Această grilă trebuie să pună în legătură volumul, probabilitatea generală de a călători ca turist într-o anumită destinație, după palierele orare stabilite și tipologia comportamentală generală a turiștilor.

Din această îmbinare a rezultat un model de interacțiune spațială între teritoriile turistice din regiunea Moldovei și cererea potențială din România, interpretat astfel (Tabel 23):

Tabel 23. Grilă de lectură a comportamentului turiștilor din destinațiile din regiunea Moldovei în funcție de depărtarea destinației de originea lor

	Legătura între probabilitatea călătoriei către destinație și distanța-timp de parcurs până la aceasta 											
Distanța-Timp (nr. ore)	<1	1-2	3-4		5-6	7-8	9-10	11-12	>12			
Tipul vizitatorilor și al ACTIVITĂȚII principale	Excursioniști, „recreaționiști” (RECREERE, LOISIR)		Turiști (TURISM)									
Pattern spațial	Pendulare		Dus-întors		Tur, circuit, itinerar							
Durata tipică a șederii (zile)	<1	1-2	2-3	3-5	5-7	>7						
Tipologia șederii	Punctuală		Week -end	Scurt sejur	Sejur	Vacanță						
Organizarea călătoriei	Neorganizat, spontan		Organizare personală		Organizare mai mult instituțională							
Nevoia de accesibilitate	Foarte Mare		Mare		Medie		Mică					
Tipuri de frecvențare	Intensă		Ritmică		Sezonieră							
Importanța vremii în decizia de a călători	Esențială		Importantă		Mai puțin importantă							
Tipuri de spații posibile în funcție de depărtarea turistului de originea sa	Spațiul trăit	Spațiul reșed. secund.	Spații turistice frecventate intens		Spații turistice frecventate rar							

Acest model este însă perfectibil pe măsură ce variabilele propuse aici (sau o parte din ele) ar putea face obiectul unor raportări statistice obligatorii din managerilor de structuri turistice din regiunea Moldovei.

V.3. Studii de caz comparative între două destinații– Vatra Dornei și Iași

Modelul poate fi utilizat la scara întregii regiuni sau poate face obiectul strategiei de dezvoltare a unei singure destinații turistice. Inventariind ocurența destinațiilor indicate de respondenți, observăm că cele mai căutate destinații sunt Gura Humorului cu Voroneț (15% din opțiuni), Iași (12%), Vatra Dornei (11%), Suceava (8%), Piatra Neamț (6%), Durău (5%) etc. Unele dintre acestea (Iași, Piatra, Suceava) reprezintă și mari bazine de turiști potențiali în cadrul aceluiași chestionar. Dacă am elimina acele chestionare în care respondenții reprezintă turiști către alte destinații din Moldova, ponderea lor ar crește mai mult decât procentul menționat.

În continuare vom arăta cum poate modelul comportamental propus să constituie o adevărată grilă de lectură pentru actorii teritoriali. Am ales pentru exemplificare două destinații – Vatra Dornei și Iași – asemănătoare prin poziția marginală în teritoriul național, prin nivelul de atractivitate turistică și prin locul important ocupat în preferințele respondenților. Acestea sunt însă diferite ca talie demografică, ca poziție față de sistemul urban, ca rol în fluxurile de turism (Iașul este atât emisiv, cât și atractiv) sau ca tip de turism dominant (agrement și natură în Vatra față de afaceri și cultură la Iași).

Ne propunem să observăm poziționarea cererii turistice efective (din chestionar) și a cererii turistice potențiale din centrele urbane de peste 15.000 locuitori față de cele două destinații, pentru a înțelege în ce măsură cele două se aseamănă. Calcularea mediilor comportamentelor pe mai mulți indicatori (Tabel 24) permite înțelegerea modului în care grila de lectură poate constitui un instrument de bază în strategiile de dezvoltare turistică.

Tabel 24. Comportamentul mediu al turiștilor care au frecventat destinațiile Iași și Vatra Dornei, după media indicilor

	Durata Medie a șederii (zile)	Durata totală a Sejurului (zile)	Distanța medie parcursă (ore)	Nr de kilometri parcurși	Viteza medie(kilomet ri/oră)	Buget mediu (RON)	Indice Veni- turi	Indice impor- tanța vremii	Vârsta (ani)	Indice nivel de organi- zare
Iași	3.2	4.0	7.11	460	76	220	3,9	3,2	35	3,1
Vatra	3.8	6.7	5.53	320	59	132	3,4	6,2	39	2,2

Pentru acumularea cererii efective din chestionarul aplicat s-a însumat numărul de respondenți pe intervale orare, după proveniența lor. Pentru acumularea cererii potențiale din orașele de peste 15.000 locuitori din România, s-a utilizat algoritmul *Service Area* al Modulului *Network Analyst* al

programului ArcGis, pe baza modelului numeric al costului de acces dezvoltat anterior. Acesta identifică, pe intervale orare stabilite, arealul (rezultat poligonal) sau segmentele de drum (rezultat liniar) care se găsesc la distanța-timp stabilită. Ulterior, între poziționarea geografică a orașelor cu populația aferentă (fișier de puncte) și arealele pe tranșe orare (fișierul poligonal) se aplică comanda *suprapunere spațială* (*spatial join*). După acest procedeu, populația este însumată la tranșa orară la care se situează. Această metodă este deosebit de utilă în poziționarea kilometrică sau orară a cererii potențiale față de orice loc care deține o anumită funcție atractivă.

Reprezentarea grafică a poziționării cererii potențiale (Figura 99) față de stațiunea Vatra Dornei poate constitui instrumentul de lucru al actorilor publici sau privați, alături de grila de lectură asupra comportamentului turiștilor care aleg regiunea Moldovei ca destinație și de comportamentul mediu actual al turiștilor care au frecventat recent zona.

Vatra Dornei reprezintă o stațiune de interes național, cu un profil predominant al turismului de agrement (67% dintre respondenți) și un indice ridicat al funcției turistice. Turiștii care aleg această stațiune au o ședere medie destul de ridicată – circa 4 zile (Tabel 24), iar stațiunea este un punct dintr-un itinerar mai complex, care se întinde în general pe durata unei săptămâni. Accesul rămâne încă destul de dificil (o medie de 60 kilometri la oră către această destinație) în ciuda unei depărtări relativ scăzute a originii turiștilor. Bugetul mediu zilnic alocat de turiști este destul de mic, în legătură cu veniturile mai scăzute ale acestora, dar și cu specificul produselor accesate. Nivelul de organizare rămâne destul de mic, mai ales spontan sau bazat pe legăturile anterioare cu zona, iar planificarea călătoriei este direct dependentă de factorul climă. Constituirea produselor turistice alături de strategia de promovare către consumatorul-țintă trebuie să țină cont de aceste caracteristici, dar și de poziționarea orară a consumatorului potențial.

Astfel, pentru orașele aflate la 3-5 ore depărtare (rutieră) de Vatra Dornei (Cluj, Iași, Baia Mare, Piatra, Botoșani etc.), produsele constituite trebuie să fie de tipul pachet de week-end scurt sau lung (acolo unde se poate realiza un „pod” cu o altă sărbătoare), adaptate pentru extrasezon (întrucât costul de timp alocat călătoriei permite frecventarea în această perioadă a anului). Din moment ce această cerere potențială este deosebit de sensibilă la schimbările de vreme, este împetuoasă stabilirea unui sistem de rezervare cu acout sau cu carte de credit la care să se aplice un anumit procent de penalitate în caz de *no-show* (clientul nu se prezintă). Cererea de turism de agrement și natură aflată la această distanță reprezintă cea mai importantă sursă pentru combaterea sezonality. Mai poate fi luată în calcul oferta similară (cele de la Vatra Dornei) aflate la aceeași distanță-timp de centrele urbane vizate pentru a înțelege care sunt competitorii reali și prin ce se distinge oferta lor, pentru a putea propune alternative distincte, individualizabile și mai atractive.

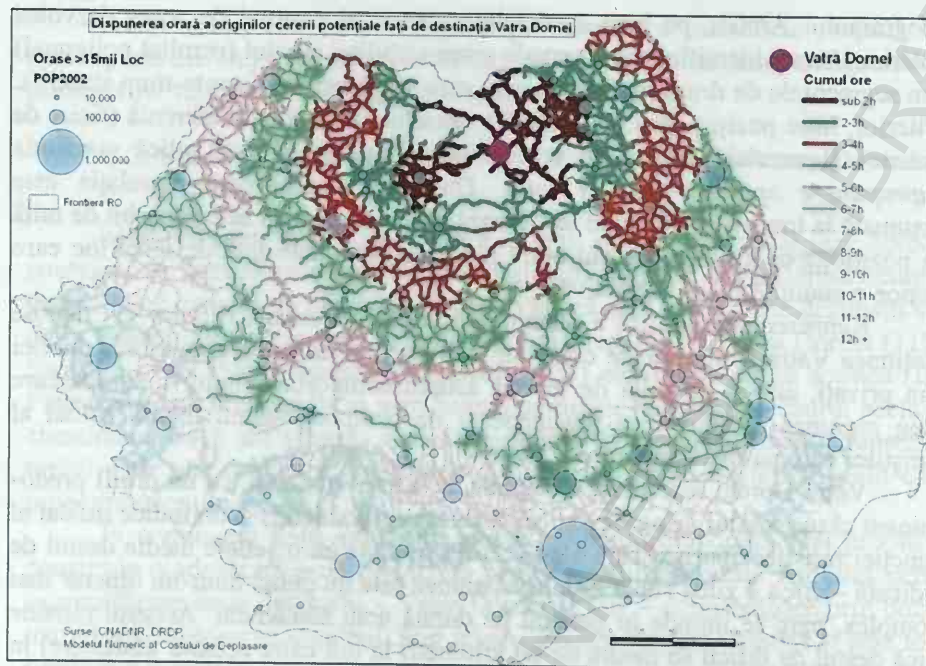


Figura 99. Poziționarea orară rutieră a cererii turistice potențiale față de stațiunea Vatra Dornei

În ceea ce privește legătura între poziționarea cererii efective și a cererii potențiale (Figura 100) există o discrepanță destul de importantă. Deși cele mai mari acumulări de populație se găsesc la 6-8 ore de Vatra Dornei, aceasta mizează mai mult pe clientela existentă la 2-5 ore de aceasta. Acest lucru poate ridica semne de întrebare importante asupra locului și modului în care promovarea turistică trebuie să fie făcută. În același timp, dacă potențialul de atractivitate a resurselor existente în Vatra Dornei se dovedește a fi mai adaptat mai degrabă unor deplasări mai scurte, se pot imagina strategii pentru micșorarea timpului de acces. În acest caz, singura alternativă ar fi realizarea unui pachet avion plus rent-a-car via Suceava, dinspre orașele care pot utiliza o asemenea conexiune (București, Timișoara, Sibiu sau Constanța – prin curse charter). Deși metoda prezentată se aplică doar la transportul rutier, aceasta se poate adapta la fel de ușor pentru cel feroviar sau chiar intermodal.

Pentru cererea aflată la 6-8 ore (spre exemplu Galați, București, Pitești, Oradea) există tendința de a compensa depărtarea importantă prin realizarea unui sejur mai lung, de regulă 5-7 zile, ceea ce creează o presiune importantă în timpul vacanțelor. Astfel, strategia de lucru trebuie să convergă către crearea unor pachete pe durata unei săptămâni întregi, nefracționabile, pentru a realiza o continuitate importantă pe perioada de vârf. Acestea pot fi promovate prin

reclame scrise, audio sau video direct la aceste destinații, cu 2-3 luni înaintea începerii vacanțelor. Deși percepția asupra stării vremii este mai scăzută, datorită unei programări mai importante a călătoriei, este necesară și aici realizarea unui sistem de rezervări cu acont sau în baza unui card de credit, pentru a combate pierderile mari, întrucât serviciile de cazare sunt nestocabile.

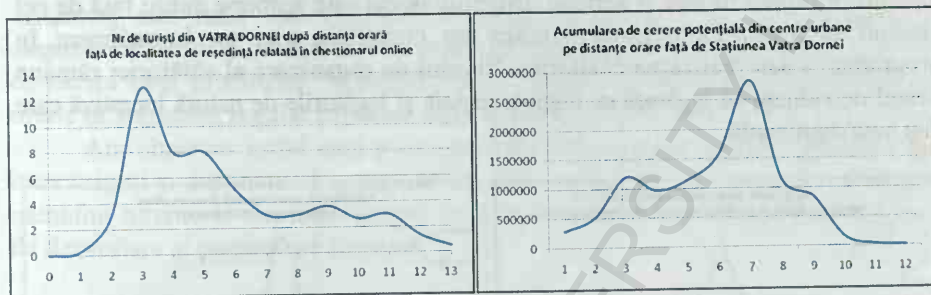


Figura 100. Comparație între poziționarea orară a cererii efective și cea a cererii potențiale a stațiunii Vatra Dornei

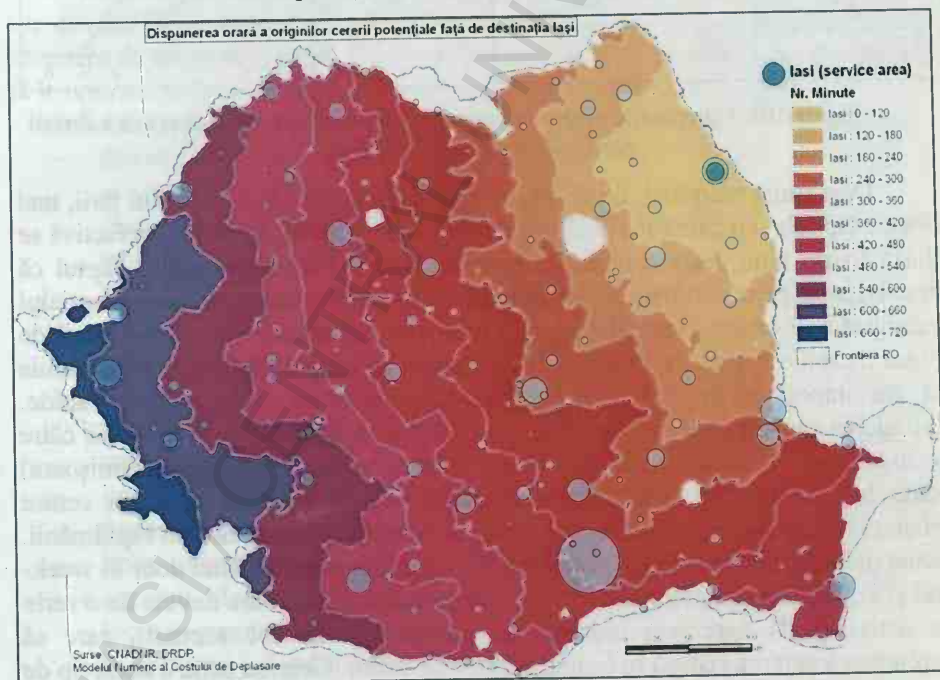


Figura 101. Poziționarea orară rutieră a cererii turistice potențiale față de municipiul Iași

Situația este diferită pentru Iași, un centru urban de talie regională, cu o predominanță a turismului de afaceri (55% dintre respondenți). Șederea turiștilor

rămâne destul de mică (în jurul a 2-3 zile), iar destinația face parte dintr-un proiect de călătorie unic, de tipul dus-întors, fără a accesa și alte destinații pe parcursul traseului.

Turiștii specifici vin de la o distanță medie destul de ridicată (450 de kilometri), însă beneficiază de o viteză superioară de transport, mai ales legăturilor rapide rutiere și aeriene. Bugetul alocat este aproape dublu față de cel cheltuit la Vatra Dornei, iar vremea nu constituie nici un impediment în programarea sau realizarea călătoriei. Nivelul de organizare al călătoriei rămâne destul de ridicat, în legătură cu angajamentele și legăturile de natură lucrativă care dau nota dominantă.

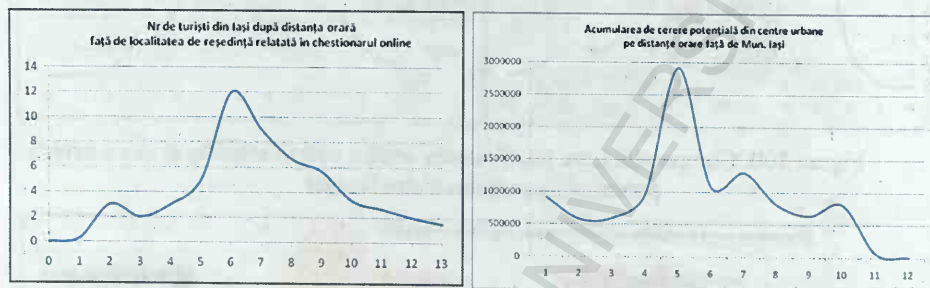


Figura 102. Comparare între poziționarea orară a cererii efective și cea a cererii potențiale a municipiului Iași

Deși situat marginal, Iașul deține legături bune de acces cu sudul țării, mai ales cu capitala, cu care întreține intense relații de schimburi. Cererea efectivă se pliază foarte bine peste cererea potențială (Figura 102), ceea indică faptul că atractivitatea pentru turism a Iașului este una legată mai ales de potențialul demografic al orașelor de talie mare. Dominația turismului de afaceri, avid de viteză mare de deplasare, funcționând mai ales în timpul săptămânii, constituie un atu important în cadrul strategiilor de dezvoltare a legăturilor rapide. Extinderea capacităților aeroportului existent și atragerea de curse *low-cost* către destinațiile aflate la mai mult de 5-6 ore (Cluj, Constanța, București, Timișoara) poate duce la o reducere la 3 ore a timpului total de acces către aceste centre urbane și intensificarea deplasărilor turistice extrasezoniere în timpul săptămânii. Situat diametral opus față de Vatra Dornei care funcționează bine doar în week-end și în timpul vacanțelor sau sărbătorilor principale, Iașul are nevoie de o serie de activități de agrement cultural (și natural, pe un loc secund), care să suplinească cererea redusă în timpul week-end-urilor. Cererea pentru acest tip de produs poate fi localizată în orașele mari aflate la 3-4 ore de acesta (cuplul Galați-Brăila, Focșani, Brașov, Tg. Mureș sau Bistrița). În ceea ce privește oferta pentru vacanța de vară, ieșenii au creat tradiția părăsirii acestuia pentru alte destinații, din păcate. Într-adevăr, vremea caniculară, închiderea stagiunii culturale și a activităților universitare reprezintă factori determinanți. Astfel, lărgirea

ofertei existente de activități recreative specifice în cadrul ariilor *in-doors* de agrement și retail de tipul mall-ului, crearea de activități diversificate în cadrul muzeelor, întărirea ofertei recreative de proximitate (lacuri și râuri de agrement, trasee pedestre și ciclabile în pădurile din jur) sunt doar câteva exemple posibile de combatere a deșertificării Iașului pe perioada verii. Consumatorul-țintă pentru asemenea produse se regăsește într-o arie de 2-5 ore distanță de Iași. Pentru distanțele mai mari este necesară atragerea grupurilor mari, în cadrul unor evenimente estivale de durată unui scurt-sejur sau în cadrul unor tabere tematice de durată unei săptămâni. Strategia aceasta trebuie să fie în legătură directă cu oferta de transport regulat existentă între Iași și orașele vizate.

Am observat astfel cum poate accesibilitatea în termeni de *distanță-timp* între origini și destinații să constituie un element esențial în tipologia comportamentului turistic și element esențial de luat în seamă în constituirea strategiilor de dezvoltare și promovare turistică.

V.4. Concluzii asupra utilității studiului accesibilității în turism

Pe parcursul elaborării lucrării, studiul factorilor de accesibilitate în turism s-a dovedit a fi extrem de util în strategiile de dezvoltare specifice. Orice cercetare de acest fel, pe lângă jaloanele și încadrările științifice pe care trebuie să le urmeze, trebuie să răspundă la anumite nevoi teritoriale concrete.

În etapa premergătoare lucrării, dar și pe parcursul acesteia, am observat:

- discrepanțe între atractivitatea resurselor din regiunea Moldovei și nivelul de dezvoltare al turismului;
- disparități intraregionale importante între nord-vestul și sud-estul teritoriului;
- lipsa unui nivel de organizare intermediar între județ și UATB, care să sprijine conturarea unei puternice identități a grupării de comunități aferente și a resurselor pe care acestea le dețin;
- utilizarea termenului de accesibilitate în mod decorativ sau uneori limitat în strategiile de dezvoltare turistică, neînsoțit de o serie de metode și instrumente aferente;
- lipsa unei comunicări și colaborări între actorii din turism și transporturi pe tema interdependențelor între cele două sectoare de activitate;
- lipsa unei strategii unitare a diferitelor administrații de pe cuprinsul regiunii Moldovei pentru sprijinirea valorilor comune; dimpotrivă, are loc o segregare a sub-regiunii Bucovinei și asimilarea eronată a acesteia la teritoriul județului Suceava, folosindu-se în schimb, în campaniile sale de promovare, de simbolurile întregii regiuni istorice a Moldovei.

Studiul vine să acopere, prin anvergura și metodele propuse, o parte din aceste lipsuri. Utilitatea concretă a acestuia se poate structura pe mai multe paliere:

1. Utilitate *conceptuală* – studiul structurează, critică conceptul de accesibilitate și grupează mai bine diferitele accepțiuni, structurează factorii de

accesibilitate – conexitate, conectivitate, reticularitate, nodalitate, cost, itinerarii optime, potențial de interacțiune; impune și fundamentează conceptul de *accesibilitate turistică*, delimitat de accesibilitatea la alte activități;

2. Utilitate *metodologică* – studiul contextualizează diferitele abordări conceptuale ale termenului de accesibilitate, arată cum pot fi utilizați factorii de accesibilitate în evaluarea complexă a poziției unei destinații;
3. Utilitate în *planificarea teritorială* în turism – lucrarea poate ajuta actorii publici să își construiască propria metodă de lucru prin care să poziționeze mai bine destinația (la nivel comparativ și competitiv) în raport cu situarea geografică a cererii potențiale; obiectivul urmărit este calibrarea ofertei teritoriale, brandul sau modul de comunicare, comercializare a produselor și serviciilor în funcție de poziția spațială și spațio-temporală a consumatorilor-țintă.

Analiza factorilor de accesibilitate în orice studiu, program, proiect, studiu de fundamentare, strategie de dezvoltare, studii de fezabilitate din domeniul turismului, dar și al altor activități (migrația de muncă, accesul la servicii generice etc.) este posibilă și devine impetuos necesară prin urmărirea unei grile de lucru și conturarea unui diagnostic ferm. Etapele de urmat pot fi constituite sub formă evaluativă:

A. Evaluarea factorilor de accesibilitate:

1. *Conectivitatea rețelelor*
2. *Costul de acces (distanță, timp, cheltuieli, efort fizic etc.)*
3. *Potențialul de interacțiune*
4. *Itinerariile optime*

B. Evaluarea caracteristicilor funcției atractive sau a activităților turistice;

C. Constituirea unei grile de lectură între factorii de accesibilitate și indicatorii activității studiate.

Concluzii asupra conceptelor, metodelor și instrumentelor propuse

O serie de abordări, metode și instrumente de lucru prezente în această lucrare merită o structurare din perspectiva importanței și utilității lor în studiile asupra accesibilității dar nu numai.

- Studiul *poziției și situării locurilor* în contextul teritorial este de o mare însemnătate pentru înțelegerea rolului, funcționării acestora și chiar pentru prezicerea evoluției viitoare a acesteia;
- *Densitatea rețelelor* influențează accesul general către suma de destinații de accesat însă rămâne un indicator parțial, limitat; acesta este adesea o funcție a morfologiei și topografiei teritoriului;

- *Conexitatea și conectivitatea* arată existența sau abundența legăturilor între locuri; în turism, un nivel ridicat al conectivității arată posibilitatea de a realiza itinerarii complexe în cadrul teritoriului și implicit posibilitatea turiștilor de a consuma cât mai mult teritoriu cu costuri scăzute; varietatea atracțiilor, diversitatea localizării acestora într-un anumit areal, conjugat cu o conectivitate ridicată a rețelelor de transport determină turiștii să petreacă o perioadă mai mare în areal, cu consecințe benefice asupra teritoriului;
- *Itinerariile optime* arată consumul potențial de rețele, nivelul de trafic și pretabilitatea structurilor turistice pentru turismul de tranzit, atunci când principiul minimului efort stă la baza deplasărilor;
- *Accesibilitatea geografică* adică costul de deplasare luat ca factor singular arată avantajele suplimentare ale unor destinații turistice în legătură cu centralitatea lor, fără a constitui un element esențial în dezvoltarea lor;
- Un grad ridicat al *accesibilității în viteză medie* arată favorabilitatea pentru un turism lucrativ-recreativ, fiind un indicator de competitivitate și performanță a ofertei de transport;
- Indicatorul de *accesibilitate a funcției* reprezintă un compromis între atractivitatea unei destinații (sau a unui teritoriu) și poziția acesteia față de origini, de consumatorii potențiali ai destinației. Acest indicator are o utilitate comparativă întrucât permite cântărirea importanței diferite a celor două în dezvoltarea destinației;
- *Potențialul de interacțiune* permite stabilirea întregului tablou al relațiilor existente între origini și destinații; utilizarea sa permite evaluarea tuturor posibilităților teoretice de interrelaționare a destinațiilor cu originile potențiale;
- Explorarea conceptului de *accesibilitate turistică* arată că apropierea mare între destinație și origine nu este importantă ci există o distanță-timp „ideală” față de bazinele de turiști în funcție de caracteristicile ofertei și produsului teritorial propriu;

În sfârșit, este necesar să reîterăm rolul deosebit al reprezentărilor cartografice în înțelegerea fenomenelor teritoriale; metodele și instrumentele SIG devin astfel deosebit de necesare pentru posibilitățile enorme de analiză pe care le oferă. Reprezentările în anamorfoză pot evidenția o hartă mentală a teritoriului, în funcție de elementele puternice, cunoscute ale acestuia. Reprezentarea în izolinii a depărtării orare a originilor față de destinații permite înțelegerea modului în care bazinele de consumatori potențiali se structurează la nivel spațial. Seturile de date-rețea, construite pe baza unui model numeric al deplasării permit calcularea automată a costului de deplasare pe principii multipolare, care pot releva rezultate dintre cele mai interesante.

O serie de alte metode de analiză – metoda analizei multicriteriale, a corelației statistice etc. utilizate aici pot fi utilizate cu ușurință în cadrul oricărei

analize teritoriale. Analiza multicriterială poate fi utilă în delimitarea ariilor care dețin potențial necesar pentru anumite investiții, unde potențialul este văzut ca o întrunire de mai multe condiții de bază. Corelația statistică prin analiza în componentă principală, clasificarea ierarhică ascendentă sau prin regresie poate releva modul în care elementele teritoriale se grupează sau se află într-o stare de dependență, acestea putând de asemenea constitui bazele unor predicții asupra comportamentului viitor al acestora.

Concluzii finale

Puține lucrări au încercat să găsească explicații ale dezvoltării unor teritorii turistice în delicata și complexa problematică a accesibilității, văzută sub toate fațetele acesteia. Majoritatea utilizărilor conceptului se rezumă la rețeaua urbană sau la spațiul urban și relațiile acestuia cu arealele limitrofe. Accesibilitatea, văzută nu doar ca și cost de acces, ci și ca o sumă de principii și factori structurând un anumit sistem, poate da enorm de multe răspunsuri cu privire la limitările sau dimpotrivă, la favorabilitatea unor locuri în a atrage fie fluxuri de turiști, fie de a crea premisele dezvoltării unei oferte turistice.

Ipozeza centrală a studiului, aceea că dinamica turismului din Moldova este într-o legătură directă cu accesibilitatea destinațiilor în sens spațial (numită generic „geografică” în titlul lucrării) este parțial validată. Doar o parte din factorii de accesibilitate au un rol direct, definitoriu, printre aceștia numărându-se conectivitatea, nodalitatea, reticularitatea, itinerariile optime de acces, accesibilitatea funcției turistice). Accesibilitatea este adesea confundată la nivel informal sau chiar formal cu costul de acces evaluat în termeni de distanță. Acest indicator de centralitate nu influențează în mod direct dezvoltarea sau ritmul de dezvoltare al destinațiilor turistice. În schimb, costul de acces perceput ca distanță-timp sau viteză medie are o semnificație mult mai importantă decât distanța (depărtarea fizică directă sau reală), deoarece timpul sau bugetul de timp se iterează în societatea actuală ca un element structurant al activităților umane.

Deși nu se regăsea în titlu sau în obiectivele inițiale, studiul a găsit necesitatea de a oferi o corelație și între dinamica accesibilității și dinamica turismului. Posibilitățile reale ne-au limitat în a studia efectele scăderii accesibilității asupra turismului, iar evenimentele din 2005 au arătat cât de fragilă este cererea turistică (mai ales cea de agrement) în fața unei măririi bruște a costului de acces la destinație. Deși nu au existat creșteri semnificative ale accesibilității în perioada studiată 2001-2009, lucrarea propune o simulare a influenței unei creșteri teoretice a accesibilității (scăderea distanței-timp prin construirea unei autostrăzi) asupra destinațiilor turistice.

Explorarea structurii rețelelor de transport din regiunea de studiu, dar și a celor din proximitate care permit accesul către regiune sau chiar a întregului bazin luat în calcul (teritoriul național) a arătat că dinamica modestă a indicatorilor de turism regionali pot fi puși în legătură cu anumite deficiențe de acces, cu lipsa unor legături directe între locuri, ba chiar cu vulnerabilitatea unor legături supraexpuse unui volum important de trafic (din cauza lipsei unor legături alternative pe o porțiune însemnată de teritoriu).

Principala limitare a lucrării de față este legată de lipsa unei evaluări prealabile corecte a specificului turismului din fiecare localitate din regiunea Moldovei. Înțelegerea mai fină a tipologiei motivațiilor și a activităților

desfășurare la destinație ar fi permis o mai bună punere în legătură cu chestiunea accesibilității. Încercările personale de a delimita arealele după resursele existente sau după capitalul financiar existent apelează prea mult la conceptul de *potențial turistic*, puțin reprezentativ uneori și devenit aproape o sintagmă decorativă. O altă limitare este legată de pertinența validării în mediu online a problemelor specifice de accesibilitate prin metoda chestionării directe. Faptul că respondenții sunt „virtuali”, iar călătoria lor a avut loc cu ceva timp în urmă poate dăuna preciziei datelor prelevate.

Această lucrare nu este însă un punct terminus. Eforturile care urmează vor încerca să găsească un instrument de măsură al legăturii între evoluția accesibilității dintr-un anumit areal și evoluția turismului. Cu alte cuvinte, ne vom propune să răspundem la următoarea întrebare: dacă am putea crește (sau scădea) viteza de deplasare sau timpul de acces sau bară accesul parțial către o anumită destinație turistică, ce efecte potențiale sau reale pot genera aceste modificări? Simulările în mediu SIG pot astfel oferi anticipat răspunsuri importante însă cuantificarea efectelor teritoriale ale unei astfel de măsuri în etapa ulterioară rămâne metoda cea mai pertinentă.

De asemenea, ținta următoare a acestui demers științific este aceea de a crea un model de înțelegere a dependențelor teritoriale între caracteristicile ofertei efective de transport (nu doar studiul posibilităților teoretice) și dinamica activităților turistice în destinațiile din regiunea de studiu. În același timp, extinderea analizei și apoi calibrarea modelului la nivelul tuturor destinațiilor din România ar putea oferi o bază de lucru în strategia de dezvoltare națională a turismului din România.

Bibliografie

- Bagheri, N., Benwell, G., & Holt, A. (2006). Primary Health Care Accessibility for Rural Otago - A Spatial Analysis. *HIC and HINZ 2006: Proceedings*, 365-376.
- Baptiste, H. (1999). *Interactions entre le système de transport et les systèmes de villes – perspective historique pour une modélisation dynamique spatialisée*, Teză de doctorat. Université François Rabelais Tours.
- Baptiste, H. (2004). Determinarea drumurilor optime într-un graf temporizat. In M. e. Al., *Grafuri și Rețele* (pp. 93-112). Pars: Ed. Lavoisier.
- Bavoux, J., Beaucire, F., Chapelon, L., & Zembri, P. (2005). *Geographie des transports*. Paris: Armand Colin.
- Beguín, H., & Thisse, J. (1979). An axiomatic approach to geographical space. *Geographical Analysis vol 11, nr 4*.
- Bolog, G.-D., & Karnyanszky, T.-M. (2008). Optimizarea traseelor de transport. *Analele Tibiscus. Seria informatică. Vol II, Fasc.II*, 75-82.
- Bonnaïfous, A., & Masson, S. (2003). Evaluation des politiques de transports et équité spatiale. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 547-574.
- Brabyn, L., & Skelly, C. (2002). Modeling Population access to New Zealand public hospitals. *International Journal of Health Geographics vol.1*.
- Bulai, M. (2009). Considerații asupra studiului fenomenului turistic rural în România. „Turismul Rural Românesc în contextul dezvoltării durabile. Actualitate și perspectivă”, vol. XVIII, coord. I. Talabă, D. Gitan, D. Ungureanu, J. Talpaș.
- Bulai, M. (2009). La frontière Nord-Est de la Roumanie - approche de l'impact de l'invention d'une frontière sur le développement des territoires. *Old and New Borders in Europe*. Berlin - Centre Marc Bloch.
- Bulai, M. (2009, mai). Studiu geografic asupra evoluției spațiale a pensiunilor rurale după 2000 în România. „Turismul Rural Românesc în contextul dezvoltării durabile. Actualitate și perspectivă”, vol. XVI, coord. I. Talabă, A.P. Haller, D. Ungureanu.
- Bulai, M. (2010). Dimension of tourism phenomena in the region of Moldavia within national context. *3rd International Conference - The role of tourism in territorial development.*, pp. 41-47.
- Bulai, M. (2011). Evoluția unităților de cazare din Moldova între 2001 și 2008 cu o privire deosebită asupra Programului Sapard. *Turismul rural - Actualitate și perspectivă, Vol. XIX*.
- Bulai, M., & Butuc, D. A. (2011). Impactul crizei economice asupra cererii turistice în Moldova. *Turismul rural - actualitate și perspective*.
- Burford, T., & Longley, N. (2008). *The rough guide to Romania, 5th Edition*. New York: Ed. Rough Guides.
- Carrière, J., Larrue, C., & Melé, P. (2008). *Découpage régional, aménagement du territoire et corrections des disparités territoriales de développement, : Territoires d'action, Aménagement, Urbanisme*. Paris: Ed.L'Harmattan.
- Carrière, J.-P. (2010). Le tourisme en France; l'apport de l'economie presentielle. *Seminarul internațional Geografic Dimitrie Cantemir. Iași*.

- Cazes, G. (1992). *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Rosny: Ed. Bréal.
- Chapelon, L. (1997). *Offre de transport et aménagement du territoire – Evaluation spatio-temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelles des systèmes de transport (Teză de doctorat)*. Tours: Université François Rabelais.
- Ciangă, N. (2004). *Turismul din Carpații Orientali – Studiu de Geografie Umană*, Cluj: Presa Universitară Clujeană.
- Ciattoni, A., & Veyret, Y. (2003). *Les fondamentaux de la Géographie*. Paris: Armand Colin.
- Costa, N. (2008). *La città ospitale – come avviare un Sistema turistico locale di successo*. Milano: Ed. Bruno Mondadori.
- Cristureanu, C., Neacsu, N., & Băltărețu, A. (1999). *Turism internațional – Studii de caz, Legislație*. București: Editura Oscar Print.
- Dagradi, P., & Cencini, C. (2003). *Compendio di Geografia Umana*. Bologna: Patron Editore.
- Davezies, D., & Lejoux, P. (2003). Un train peut en cacher un autre derrière l'economie productive, attention a l'economie presentielle. *Concentration et Segregation, dynamiques et inscriptions territoriales, XXXIXe Colloque de l'ASRDLF*. Lyon.
- Decoupigny, F. (2000). *Acces et Diffusion des Visiteurs sur les Espaces Naturels - Modelisation et Simulations Prospectives (Teză de Doctorat)*. Tours: Université François Rabelais.
- Defert, P. (1966). *La Localisation touristique: problemes, theories et pratiques*. Bern: Gurten Verlag.
- Dubois, J.-M. (2004). *Guide de rédaction du mémoire de maîtrise en sciences géographiques*, Département de Géographie et de Télédétection. Canada: Université de Sherbrooke.
- Dupuy, G. (1994). *Encyclopedie d'economie spatiale*. Paris: Economica.
- Erdeli, G., & Gheorghilaș, A. (2006). *Amenajări turistice*. București: Editura Universitară.
- Eva, M. (2010). Emancipare teritorială și sinergie socio-economică în spațiul turistic al Moldovei de Nord. *Analele Universității „Ștefan cel Mare” din Suceava*, 55-67.
- Facultatea de Geografie-Geologie. (2011). *Actualizare PATJ Botoșani – secțiunea „Turism și Transporturi”*. UAIC Iași, Geografie. Consiliul Județean Botoșani.
- Gheorghilaș, A. (2008). *Geografia turismului - Metode de analiză în turism*. București: Ed. Universitară.
- Gherasim, T. (1997). *Calitatea Transporturilor*. Iași: Ed. Univ. Al. I. Cuza.
- Gherasim, V. (2006). *Potențialul turistic al depresiunilor Sibiului și Făgărașilor , Teză de Doctorat, Facultatea de Geografie*. București: Ed. Universității.
- Girardin, F. e. (2009). Quantifying urban attractiveness from the distribution and density of digital footprints. *International Journal of Spatial data infrastructures research*.
- Glăvan, V. (2000). *Turismul în România*. București: Editura Economică.
- Glăvan, V. (2003). *Turismul rural, agroturism, turism durabil, ecoturism*. București: Editura Economică.

- Glăvan, V. (2006). *Potențialul turistic și valorificarea sa*. București: Ed. Fund. România de Măine.
- Groza, O. (2000). Polarisation territoriale et organisation administrative en Roumanie. Le chaînon manquant : le niveau régional. « *Revue roumaine de géographie* », Tomes 43-44, Editura Academiei Române, București.
- Groza, O. (2001). Les échelles spatiales de la territorialité roumaine. *New Europe College Yearbook 2000/2001*.
- Groza, O., & Muntele, I. (n.d.). L'efficacité du réseau ferroviaire et l'accessibilité territoriale en Roumanie, în *Revue Roumaine de Géographie*, Tome 42. 1998, 15-28.
- Gumuchian, H., & Marois, C. (2000). *Initiation à la recherche géographique*. Montréal: Ed. Anthropos.
- Hägerstrand, T. (1952). *The propagation of Innovation Waves*. Lund, Suedia: Royal University of Lund.
- Hall, C., & Page, S. (2004). *The Geography of Tourism and Recreation*. London and New York: Routledge.
- Hansen, W. (1959). "How accessibility shapes land use". *Journal of the American Institute of Planners*, no 25, 73-76.
- Iașu, C., & Bulai, M. (2010, nov.). A critical analysis on the evaluation of tourism attractiveness in Romania. Case study: the region of Moldavia. *5th WSEAS International Conference on Economy and Management (vol. I)*, pp. 145-150.
- Iașu, C., & Bulai, M. (2011). New Approach in evaluating tourism attractiveness in the region of Moldavia. *International Journal of Energy and Environment*, pp. 165-174.
- Iașu, C., & Muntele, I. (2001). Quasi-villes ou pseudo-villes – L'ambiguïté de la petite ville en Roumanie. *Analele Științifice ale Univ. Al. I. Cuza, Iași, Tom XLVII, s. II c. Geografie*.
- Ielenicz, M., & Comănescu, L. (2006). *România, Potențial Turistic*. București: Ed. Universitară.
- INSSE. (2008). *Le tourisme en France*. Paris: Éditions INSEE.
- Joseph, A., & Phillips, D. (1984). *Accessibility and Utilization: Geographical Perspective in Health Care Delivery*. London: Harper & Row.
- Juliao, P. (2002). Measuring accessibility using GIS. *New University of Lisbon*.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007). The Role of Transport Infrastructure in International Tourism Development: A Gravity model approach. *Tourism Management vol. 29*, 831-840.
- Komarova, A., & Kotlyakov, V. (2007). *Elseviers's Dictionary of Geography*. Amsterdam: Elsevier.
- Lauder, C., Skelly, C., & Braby, L. (2001). Developing and validating a road travel time network for cost path analysis. *SIRC 2001 - 13th Annual Colloquium of the Spatial Information Research Centre*. University of Otago, Dunedin.
- L'Hostis, A. (1997). *Images de synthèse pour l'Amenagement du territoire: la deformation de l'espace par les reseaux de transport rapide*. Tours: Teza de Doctorat, Université François Rabelais de Tours.
- Litman, T. (2008). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*. Victoria, Canada: Report at Victoria Transport Policy Institute.

- Lozato-Giortart, J., & Merlin, P. (2008). *Geographie du Tourisme, 4e edition*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Lozato-Giotart, J. (1991). *Geographie du tourisme*. Paris: Ed. Masson.
- Lozato-Giortart, J. (2008). *Géographie du tourisme, De l'espace consommé à l'espace maîtrisé, 2e édition*. Paris: Pearson Education.
- Lumsdon, L., & Page S.J., e. (2004). *Tourism and Transport, Issues and Agenda for the New Millenium*. Amsterdam: Elsevier.
- Masson, S., & Petiot, R. (2009). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan and Bercelona. *Technovation*, 611-617.
- Matei, E. (2003). *Ecoturismul și turismul rural*. București: Ed. Credis.
- Matei, E. (2004). *Medii și turism*. București: Ed. Credis.
- Mathis, P. (2003). *Graphes et reseaux - modelisation multireseaux*. Paris: Lavoisier.
- Merlin, P. (1992). *Géographie des Transports*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Miossec, J. (1976). Elements pour une theorie de l'espace touristique. In *Les Cahiers du Tourisme, C-36, CHET*. Aix-en-Provence.
- Muntele, I. (1998). *Populația Moldovei în ultimele două secole*. Iași: Ed. Corson.
- Muntele, I. (2000). Accessibilité et dynamique du peuplement dans les campagnes roumaines. *Analele Științifice ale Univ. Al. I. Cuza, Iași, Tom XLVI, s. II c. Geografie, Iași*.
- Muntele, I. (2003). L'accessibilité territoriale en Moldavie. *Analele Științifice ale Univ. Al. I. Cuza, Iași, Tom XLIX, s. II c. Geografie, .*
- Muntele, I. (2008). Metodologia programelor și proiectelor de cercetare științifică în geostiințe, . *Curs Doctoral, Departamentul de Geografie, Universitatea "Al. I Cuza, Iași*.
- Muntele, I., & Iașu, C. (2006). *Geografia Turismului - Concepte, Metode și Forme de Manifestare Spațială*. Iași: Sedcom Libris.
- Muntele, I., Groza, O., Țurcănașu, G., Alexandru, R., & Daniel, T. (2010). *Calitatea infrastructurii de transport ca premisă a diferențierii spațiilor rurale din Moldova*. Iași: Ed. Univ. Alexandru Ioan Cuza.
- Nicoară, L., & Pușcașu, A. (2002). *Regionare turistică mondială*. Cluj-Napoca: Presa Universitară Clujeană.
- Niță, V. (2007). *Transporturile interne și internaționale*. Iași: Tehnopress.
- Page, S., & Ge., Y. (. (n.d.). *Transportation and Tourism: A Symbiotic Relationship? The SAGE Handbook of Tourism Studies*.
- Pearce, D. (1993). *Geographie du tourisme*. Paris: Nathan.
- Phillimore, J., & Goodson, L. (2004). *Qualitative research in Tourism – Ontologies, Epistemologies, Methodologies*. New York: Ed. Routledge.
- Popa, M. (2000). *Evaluarea proiectelor de investiții în infrastructura transporturilor*. București: Ed. Bren.
- Popa, M. (2009). *Economia transporturilor*. București: Ed. Politehnica Press.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management* 21, 53-63.
- Prideaux, B. (2004). Transport and Destination Development. In L. Lumsdon, & S. Page, *Tourism and Transport - Issues and Agenda for the New Millenium* (pp. 79-92). London: Elsevier.

- Pumain, D., & Saint-Julien, T. (2004). *L'analyse spatiale - Localisations dans l'Espace*. Paris: Armand Colin.
- Raicu, Ș. (2008). *Sisteme de Transport*. București: AGIR.
- Raicu, Ș., & Popa, M. (2009, oct.-dec.). Transporturile și amenajarea teritoriului - accesibilitate și atractivitate. *Buletinul AGIR, Nr 4*, pp. 7-13.
- Raux, C., Mercier, A., & Ovtracht, N. (n.d.). Evaluation des politiques de transport et indicateurs d'accessibilité spatiale: l'apport des SIG. *Cybergeo, No 12-2008*.
- Rey, V., Groza, O., Ianoș, I., & Pătroescu, M. (2006). *Atlasul României*. București: Rao.
- Rodrigue, J., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Rogers, T. (2009). *Business Tourism Briefing*. London: Business Tourism Partnership.
- Saint-Julien, T. (2010). La Diffusion Spatiale. Paris. Retrieved from <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article11>
- Sanders, L. (2001). *Modèles en analyse spatiale*. Paris: Ed. Lavoisier.
- Sandru, I. (1978). *România - Geografie Economică*. București: Ed. Didactică și Pedagogică.
- Seetanah, B. (2006, Spring). Transport Capital as a Determinant of Tourism Development: A Time Series Approach. *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism, Vol.1, Nr.1*, pp. 55-73.
- Sorupia, E. (2005). Rethinking the role of the Transportation in Tourism. *Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.5*, 1767-1777.
- Speikermann, K., Wegener, M., & al., e. (2010). *TRACC - Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe*. ESPON.
- Speikermann; Wegener - Urban and Regional Research. (2007). *Update of Selected Potential Accessibility Indicators*. ESPON.
- Stock, M. (2003). *Le tourisme. Acteurs, Lieux, Enjeux*. Paris: Ed. Belin.
- Susan, A. (1980). *Geografia turismului (pentru uzul studenților)*. Cluj Napoca: Univ. Babeș-Bolyai.
- Swizewski, C. (1979). *Forme de valorificare turistică în Carpații Orientali*. Iași: Editura Universității Al. I. Cuza.
- Swizewski, C., & Oancea, D. (1976). *Geografia turismului (Partea I)*. Iași: Editura Universitatea Al. I. Cuza.
- Tacu, P., Glăvan, V., & Burciu, A. (2001). *Turismul rural românesc - Potențial și valorificare*. Iași: Ed. Pan Europe.
- Talabă, I. (1991). *Turism în Carpații Orientali*. București: Editura pentru Turism.
- Talabă, I. (2008). *Transporturile și Turismul*. Iași: Ed. Performantica.
- Toth, G., & David, L. (2010). Tourism and accessibility: An integrated approach. *Applied Geography vol 30*, 666-677.
- Tresidder, M. (2005). *Using GIS to measure Connectivity: An Exploration of Issues*. Portland, USA: Portland State University.
- Ungureanu, A. (1998). L'indice de connexité du réseau des voies de communication de la Roumanie, în *Revue Roumaine de Géographie*, Tome 42. 5-13.
- Ungureanu, A., Groza, O., & Muntele, I. (2002). *Moldova - Populația, forța de muncă și așezările umane în tranziție*. Iași: Ed. Corson.
- Von Hirschhausen, B. (2006). Comment penser les différences territoriales et les frontieres culturelles en Europe. *The Borders of Europe, NEC, Bucarest*.

- Waugh, D. (2003). *The new wider world*. Cheltenham: Ed. Nelson Thornes.
- Wegener, M. E. (2002). Criteria for the Spatial Differentiation of the EU Territory: Geographical Position. In *Forschungen 102.2*. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Williams, S. (2009). *Tourism Geography - A New Synthesis, Second Edition*. London: Routledge.
- Wilson A.G. (1970). *Entropy in urban and regional modelling*. Londra: Ed. Pion.

Site-uri consultate:

(prelevarea efectivă datelor din aceste site-uri s-a realizat în perioada octombrie 2010- iunie 2011)

- <http://www.hypergeo.eu>– Enciclopedie Geografică Electronică
- <http://www.cybergegeo.eu>– Revista Europeană de Geografie
- http://www.mdpl.ro/_documente/atlas/index.htm– Atlasul Teritorial al României
- [http://www.legestart.ro\(UG 142/2008\)](http://www.legestart.ro(UG 142/2008)) - PATN – Secțiunea VIII – Zone cu resurse turistice
- <http://www.incdt.ro>– Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare în Turism
- <http://www.geo-spatial.org>– Comunitate Științifică GIS în jurul UB
- <http://www.ancpi.ro>– Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară
- http://www.mmediu.ro/protecia_naturii/protecia_naturii.htm– Ministerul Mediului și Pădurilor
- www.insse.ro – Institutul Național de Statistică și Studii Economice, București
- www.cimec.ro – Institutul de Memorie Culturală și Patrimoniu Național
- www.romaniadigitala.ro – Proiect de dezvoltare a unei baze de date teritoriale naționale
- www.eea.europa.eu–European Environment Agency– proiectul Corine Land Cover 2006
- <http://www.cnadnr.ro>–Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
- www.incertrans.ro – Institutul de Cercetări în Transporturi
- www.iptana.ro – Institut de Proiectări pentru Transporturi Auto, Navale și Aeriene
- www.cestrin.ro – Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică
- www.drdpiasi.ro – Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași
- <http://www.vtpi.org/>– Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada
- www.forumtrenuri.com– Forumul Pasionaților de Trenuri din România
- www.infofer.ro– Informatica Feroviară – Mersul Trenurilor
- www.tren.transira.ro – Mersul trenurilor - operatori privati din România
- www.codulrutier.ro– Reglementările în vigoare ale Codului Rutier din România
- www.anat.ro– Asociația Națională a Agențiilor de Turism din România
- www.antrec.ro – Asociația Națională de Turism Rural Ecologic și Cultural
- www.mappy.com, <http://www.map24.ro>, www.viamichelin.com– Navigatoare Rutiere Online

- www.esri.com – ArcGIS Software – Aplicații, Extensii, Tutoriale
- <http://oadigital.net/software/gvsigoad/gvsigdownload>– GvSIG – Software GIS OpenSource
- <http://www.bcu-iasi.ro/journals.php>– Baze de date cu Reviste și Publicații internaționale ale Bibliotecii Centrale Universitare Iași
- <http://www.geo.uaic.ro/analegeo/romana/index.htm>– Analele Științifice de Geografie ale Universității Alexandru Ioan Cuza, Iași
- <http://docs.google.com> – Documente, chestionare, prezentări online

Lista de figuri:

Figura 1. Dinamica populației în România în intervalul 2002 - 2007	10
Figura 2. Relația între Turism și Recreere.....	30
Figura 3 Tipologia turiștilor și a turismului, după criteriul motivației și cel agregativ – tendențe.	35
Figura 4. Legătura între turism și transporturi.....	36
Figura 5. Localizarea regiunii de studiu la nivel european.....	50
Figura 6. Localizarea Moldovei în Sud-Estul Europei	51
Figura 7. Poziția regiunii Moldova în contextul rețelilor naționale de transport	53
Figura 8 Componentele patrimoniului turistic.....	60
Figura 9. Gradul de corelare între localizarea factorilor naturaliși evaluarea resurselor naturale în PATN	67
Figura 10. Gradul de corelare între localizarea factorilor antropici și evaluarea resurselor naturale în PATN	68
Figura 11. Gradul de corelare între indicatorii activității turistice și evaluarea infrastructurii turistice înPATN	69
Figura 12. Gradul de corelare între rețelele de transport și evaluarea infrastructurii tehnice (transport, edilitar, telecomunicații) realizată în PATN	71
Figura 13. Flickr.com – o platformă internet ce permite geocodarea fotografiilor digitale	73
Figura 14. Poziționarea fotografiilor geocodate pe site-ul Flickr-Yahoo	75
Figura 15. Cifra de afaceri în regiunea Moldovei și unii factori explicativi a nivelului acesteia	78
Figura 16. Atractivitate și potențial turistic în Moldova.....	81
Figura 17. Clasificarea ierarhică ascendentă a indicatorilor de atractivitate turistică din Moldova, pe UATB.....	83
Figura 18. Reprezentarea în anamorfază a atractivității turistice	85
Figura 19. Regionarea turistică a României prezentă în două ghiduri turistice internaționale	88
Figura 20. Evoluția numărului de unități de cazare	90
Figura 21. Evoluția tipurilor de structuri de cazare.	92
Figura 22. Evoluția numărului de unități turistice între 2002 și 2007.	94
Figura 23. Localități care au beneficiat de finanțare SAPARD pentru înființarea de pensiuni rurale.	97
Figura 24. Evoluția numărului de locuri de cazare.....	98
Figura 25. Evoluția dimensiunii medii a structurilor de cazare.	99
Figura 26. Evoluția indicatorului <i>număr de locuri-zile</i>	100
Figura 27. Evoluția locurilor de cazare în Moldova.	101
Figura 28. Evoluția sosirilor turistice în regiunea Moldovei.	103
Figura 29. Evoluția sosirilor în cadrul regiunilor de dezvoltare ale României	103
Figura 30. Evoluția înnoptărilor în regiunea Moldovei.	104
Figura 31. Evoluția duratei medii de ședere în regiunea Moldovei.	105
Figura 32. Evoluția sosirilor și înnoptărilor la nivel de localitate în Moldova.	106
Figura 33. Durata medie de ședere la nivel de localitate și evoluția acesteia.	107
Figura 34. Evoluția nivelului de ocupare al structurilor turistice din Moldova.	108

Figura 35. Corelarea între scăderea accesibilității și dinamica sosirilor în Moldova	112
Figura 36. Matricea Clasificării Destinațiilor.....	113
Figura 37 Fenomenul turistic – componente și interacțiuni.....	116
Figura 38. Relația între transporturi și turism, ca ipoteză centrală a studiului.....	117
Figura 39. Factorii care influențează dezvoltarea turismului dintr-o anumită destinație.....	120
Figura 40 Impactul costurilor de deplasare asupra cererii de atracții turistice în destinațiile periferice.....	121
Figura 41. Relația între mobilitate și accesibilitate.....	122
Figura 42. Instrumentalizarea conceptului de accesibilitate.....	123
Figura 43. Metoda de extragere a drumurilor care străbat localitățile.....	131
Figura 44 Dependența între coeficientul de impedanță al sinuozității și indicele de sinuozitate.....	132
Figura 45. Calculul distanței reale și a timpului în modulul Network Analyst prin modelul propriu de cost de deplasare.....	134
Figura 46. Distanța și timpul de deplasare între Iași și Timișoara, după site-ul www.viamichelin.com.....	135
Figura 47. Distanța și timpul de deplasare între Iași și Timișoara, după site-ul www.map24.ro.....	135
Figura 48. Matricea Origine-Destinație și extragerea grafului evaluat prin suprapunerea spațială a straturilor cartografice.....	137
Figura 49. Graful evaluat (distanța reală, în kilometri) al rețelei de drumuri naționale din România.....	138
Figura 50. Graful evaluat (distanța reală, în kilometri) al rețelei de căi ferate din România.....	139
Figura 51 – Zone etnografice principale în Moldova.....	143
Figura 52. Bariere topo- și hidrografice.....	144
Figura 53. Zone etnografice.....	144
Figura 54 Limitele județelor din 1930.....	145
Figura 55. Limitele județelor din 2010.....	145
Figura 56. Zone cu atractivitate turistică ridicată.....	146
Figura 57. Sisteme turistice locale în Moldova.....	146
Figura 58. Zone atractive cu concentrare mare a fotografiilor geocodate.....	147
Figura 59. Centre cu potențial demografic ridicat.....	147
Figura 60. Sisteme turistice locale în Moldova de Nord.....	148
Figura 61. Suprapunerea limitelor identitare, politice și naturale în Moldova.....	150
Figura 62. Aria de influență a centrelor zonale.....	153
Figura 63. Zonele turistice din Moldova.....	155
Figura 64. Zonarea turistică a României.....	160
Figura 65. Localizarea turismului de agrement.....	161
Figura 66. Localizarea turismului de afaceri.....	161
Figura 67. Localizarea turismului balnear.....	161
Figura 68. Localizarea turismului de tranzit.....	161
Figura 69. Zonarea tipurilor de turism din Moldova.....	162
Figura 70. Caracteristici interne ale fiecărui tip de destinație.....	166
Figura 71. Linii aeriene regulate care deservește direct regiunea Moldovei.....	168

Figura 72. Morfologia rețelelor de transport feroviar din Moldova și din ariile proximе.....	172
Figura 73. Morfologia rețelelor de drumuri naționale din Moldova și din ariile proximе.....	174
Figura 74. Diferențieri ale indicilor de conectivitate în interiorul regiunii de studiu	180
Figura 75. Itinerarii rutiere optime nediferențiate între origini și destinații	183
Figura 76 Diferitele accepțiuni ale noțiunii de <i>accesibilitate</i> (ierarhizare proprie)	184
Figura 78. Evoluția sosirilor după localități	187
Figura 79. Evoluția sosirilor după centrele zonale	187
Figura 79. Accesibilitatea geografică rutieră orară.....	188
Figura 80. Accesibilitatea geografică feroviară orară.....	188
Figura 82. Accesibilitatea geografică rutieră kilometrică.....	189
Figura 83. Accesibilitatea geografică feroviară kilometrică.....	189
Figura 84. Accesibilitatea geografică rutieră în viteză medie.....	191
Figura 85. Accesibilitatea geografică feroviară în viteză medie.....	191
Figura 86. Elementele luate în calculul accesibilității funcției turistice a destinațiilor din Moldova.....	193
Figura 87. Accesibilitatea funcției turistice calculată în distanță-timp pe rețeaua rutieră.....	194
Figura 88. Accesibilitatea funcției turistice calculată în distanță-timp pe rețeaua feroviară.....	194
Figura 89. Media comunală a indicelui de atractivitate.....	195
Figura 90. Indicele funcției turistice la nivel zonal	195
Figura 91. Itinerarii optime după potențialul de interacțiune între orașele din România și centrele zonale atractive din regiunea Moldovei	200
Figura 92. Potențialul de interacțiune între destinații și origini, ca indicator al favorabilității dezvoltării destinațiilor.....	202
Figura 93. Studii de preferezabilitate asupra traseului autostrăzii Tg. Mureș – Iași.....	206
Figura 94. Sistemul autorutier A1-A4	207
Figura 95. Dinamica teoretică a accesibilității orare a destinațiilor turistice în cazul finalizării autostrăzilor A3-A4	209
Figura 96. Dinamica teoretică a potențialului de interacțiune între destinațiile din Moldova și orașele din România, după finalizarea sistemului autorutier A1-A4	211
Figura 97. Schema zonării frecventării turistice dinspre marile nuclee urbane în țările dezvoltate,	223
Figura 98. Originea turiștilor anchetați și destinațiile alese de aceștia în chestionarul online.....	227
Figura 99. Cumulul de persoane după distanța-timp efectuată.....	228
Figura 100. Poziționarea orară rutieră a cererii turistice potențiale față de stațiunea Vatra Dornei	234
Figura 101. Comparatie între poziționarea orară a cererii efective și cea a cererii potențiale a stațiunii Vatra Dornei.....	235
Figura 102. Poziționarea orară rutieră a cererii turistice potențiale față de Mun. Iași...235	
Figura 103. Comparatie între poziționarea orară a cererii efective și cea a cererii potențiale a Municipiului Iași	236

Lista tabelelor:

Tabel 1. Tabel antitetetic Turism <i>versus</i> Recreere	31
Tabel 2. Diferențieri între tipurile de turism, după criteriul temporal	33
Tabel 3. Diferențieri generale între tipurile de turism după criteriul spațial.....	34
Tabel 4. Cadrul operațional	42
Tabel 5. Indicatori comparativi cu rol în situarea Moldovei în contextul național.....	56
Tabel 6. Tipologia <i>locurilor turistice</i> .).....	59
Tabel 7. Modul de evaluare cantitativă al potențialului turistic utilizat în P.A.T.N. (2007).....	63
Tabel 8. Variația mediei și a ecartului-tip a indicatorilor de atractivitate turistică.....	80
Tabel 9. Corelarea categoriilor de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice stabilite în conformitate cu prevederile normelor tehnice	129
Tabel 10. Modelul de calcul al impedenței legată de categoria ierarhic-calitativă a drumurilor.....	130
Tabel 11. Raportul între sinuozitatea segmentului de drum observat și viteza obținută.....	132
Tabel 12. Zonele etnofolclorice din Moldova.	143
Tabel 13. Centre turistice și zonele aferente.....	152
Tabel 14. Caracteristicile macrotipurilor de turism din Moldova.....	159
Tabel 16. Dependența între tipul de turism și durata șederii	166
Tabel 17. Comparatie între „costurile” diverselor mijloace de transportpe relația București-Iași	171
Tabel 18. Date comparative asupra densității rețelelor de transport.....	173
Tabel 19. Diversi indicatori ai conectivității unei rețele.....	177
Tabel 20. Caracteristicile nodale și reticulare ale rețelelor rutiere și feroviare	179
Tabel 21. Sinteza indicatorilor de accesibilitate geografică.	186
Tabel 22. Tabelul de corelație între indicatorii de turism din regiunea Moldovei și accesibilitate.....	217
Tabel 23. Comportamentul turiștilor în structurile de cazare de tip hotel, motel, han, pensiune (77% din totalul respondenților).....	230
Tabel 24. Grilă de lectură a comportamentului turiștilor din destinațiile din regiunea Moldovei în funcție de depărtarea destinației de originea lor.....	231
Tabel 25. Comportamentul mediu al turiștilor care au frecventat destinațiile Iași și Vatra Dornei, după media indicilor.....	232

Anexă. Chestionarul „Vizitator în Moldova”

Chestionar Vizitator-in-Moldova

Bună! Ma numesc Mihai Bulai și realizez un studiu de doctorat pe tema experienței celor care au vizitat în trecut Regiunea Moldovei (inclusând Bucovina). Dacă ați fost cazat deja într-o localitate din regiunea Moldovei (indiferent de unde sunteți dvs. și de scopul călătoriei) vă rog să oferiți 2 minute din timpul dvs. pentru a completa acest mini-chestionar. Locul dvs de proveniență îl vom numi ORIGINE (A), iar locul vizitat de dvs. în Moldova îl vom numi DESTINAȚIE (B). Mii de mulțumiri pentru ajutor!

* Required

1. În ce localitate din Regiunea Moldovei ați fost cazat deja? (Destinația B) *

(scrieți numele unei singure localități unde ați stat cel puțin 1 noapte. Alegați o singură călătorie a dvs. în Moldova)

2. Care este locul dvs de proveniență? (Originea dvs (A) *

(scrieți numele localității de unde ați plecat (A) în călătoria către destinația (B) din Moldova)

3. În ce perioadă a anului ați fost în acea localitate/destinație (B) din Moldova? *

- ☐ de sărbători (Paște/Crăciun/Revelion etc)
- ☐ în timpul vacanței de vară sau de iarnă
- ☐ în timpul altor evenimente importante ale anului (1 Mai, 5 Martie, 1 Dec, 1 Iunie etc.)
- ☐ în extrasezon (niciun eveniment important, în afara vacanței)

4. Mijlocul de transport utilizat pentru călătoria respectivă între A și B *

- ☐ Autoturismul
- ☐ Trenul
- ☐ Autobuzul (sau maxi-taxi)
- ☐ Autocarul (circuit organizat)
- ☐ Tren + Autobuz
- ☐ Avionul

5. După părerea dvs, câți kilometri există între Originea dvs. "A" și Destinația "B"? *

(scrieți Doar Numărul care reprezintă distanța aproximativă fără să o căutați pe Internet, precis)

6. Câte zile ați stat în acea destinație (B) sau în zona respectivă, pe o rază de 50km? *

(scrieți Doar Cifra care corespunde numărului de nopți petrecute)

7. Dar în total, câte nopți ați fost plecat de acasă în acea călătorie? *

(scrieți Doar Cifra care corespunde nr de nopți)

8. Câte ore ați făcut în total de acasă (A) până la destinația (B)? *

(scrieți doar numărul de ore, de tipul "2,5" sau "n" etc., omițând eventualele vizite, opriri de pe traseu - scrieți doar părerea dvs)

9. Ce tip de cazare ați utilizat ÎN PRINCIPAL în acea localitate (B) din Moldova? *

- ☐ Hotel
- ☐ Motel/Han
- ☐ Tabără
- ☐ Căsuță/Vilă/Bungalow
- ☐ Pensune/Camere
- ☐ Camping
- ☐ Acasă la o cunoștință

10. Cati bani ați cheltuit în medie pe zi, de persoană (cazare, masă, ieșiri, muzee etc.) în localitatea/zona B? *

(înserați Doar Cifra aproximativă, în RON)

11. Cât de importantă a fost starea vremii în decizia de a pleca de acasă (A) către destinația (B)? *

(1 peimportant, 10 extrem de important)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

(neimportant) (extrem de important)

12. Ce v-a motivat să alegeți destinația B (localitatea turistică din Moldova)?

(puteți bifa una sau mai multe)

- ☐ Nu e departe
- ☐ Se ajunge mult mai ușor și mai repede ca înainte
- ☐ Am familie acolo
- ☐ Mi-a recomandat o cunoștință
- ☐ Am mai fost și îmi place zona
- ☐ Drumul este relativ bun până acolo
- ☐ Transportul este relativ ieftin
- ☐ Cu trenul/autobuzul se pleacă la ore convenabile

13. Ce tip de TURISM PRINCIPAL ați efectuat în acea localitate B din regiunea Moldovei? *

(forma de turism care a predominat ca timp alocat și ca motivație pentru a ajunge acolo)

- ☐ Agrement / Distracție / Relaxare / Turism activ
- ☐ Sănătate / Tratament / Odihnă
- ☐ Afaceri / Distribuție / Conferințe / Prezentări
- ☐ Turism școlar / Educațional / Simpozioane
- ☐ Sportiv / Cantonament / Echipă
- ☐ Turism Cultural / Religios / Pelerinaj
- ☐ Turism Social / Familial / la Rude
- ☐ Am fost doar ÎN TRANZIT pe acolo, spre o altă destinație

14. Care a fost activitatea SECUNDARĂ pe care ați efectuat-o în acea localitate B din regiunea Moldovei? *

(o ALTĂ decât cea bifată anterior!)

- ☐ Agrement / Distracție / Relaxare / Turism activ

15. În ce alte localități ați mai fost cazat în timpul acelei călătorii?

Scrieți numele acelor localități (dacă ați fost cazat într-un singur loc, lăsați spațiu liber)

16. Cum ați pregătit sejurul respectiv?

(planificarea cazării, a activităților etc.)

- ☐ Am rezervat dinainte prin agenție de turism
- ☐ Am rezervat singuri prin Internet / telefon, înainte să plecăm
- ☐ Am căutat direct la fața locului, fără organizare prealabilă
- ☐ Cunoșteam deja zona și locul de cazare, am sunat doar
- ☐ S-au ocupat organizatorii de aceste lucruri
- ☐ Other:

17. Câte persoane ați fost în grup, în acea călătorie? *

(scrieți doar cifra care reprezintă numărul de persoane)

18. De câte ori ați fost în total în trecut în destinația B din Moldova sau în zona respectivă, pe o rază de 50km? *

(scrieți doar cifra care reprezintă numărul de călătorii)

19. Bifați enunțurile care vi se par potrivite, în legătură cu călătoria dvs. spre destinația turistică (B) din Moldova?

(puteți bifa mai multe răspunsuri)

- ☐ Drumul este bun, se circulă ușor
- ☐ Mi-am rupt mașina în două până acolo, voi merge în altă parte data viitoare
- ☐ Trenul nu face mult timp, e convenabil
- ☐ E prea departe, cred că voi merge rar
- ☐ Nu voi reveni, nu prea ai ce să faci acolo
- ☐ Ospitalitatea oamenilor de acolo a fost deosebită
- ☐ Mă tem că raportul preț/calitate în acea localitate lasă de dorit
- ☐ Am preferat trenul, e mult mai ieftin

20. Care este venitul dvs lunar mediu net? (întrebare opțională)

Alegeți de aici

21. Care este vârsta dvs? *

(scrieți doar cifra care corespunde vârstei)

Submit

Powered by Google Docs

[Report Abuse](#) [Terms of Service](#) [Additional Terms](#)

Postfață

Turismul a devenit o prioritate națională în România. Factorii de decizie încearcă să facă tot ceea ce este posibil pentru a impune o dezvoltare turistică, toate strategiile incluzând termenul magic „turism”. Turismul este însă atât de complex încât este greu de disecat, explicat, gestionat și se plasează dincolo de reducționismul pe care încearcă unii să-l aplice (mai ales factorii politici) sau de fantasmagoria de a-l pretinde drept salvatorul unei națiuni.

Lucrarea de față își propune să explice doar sectorial o problemă a turismului, și anume rolul factorilor de accesibilitate geografică în dinamica turismului dintr-o provincie istorică dotată cu potențial, dar care se situează sub media țării la capitolul amenajare și valorificare. Accesibilitatea nu este cvasi-determinantă pentru activitățile turistice, dar are un rol important, ipotezele propuse la început de autor fiind parțial confirmate de anumite componente comensurabile ale accesibilității: conectivitatea, nodalitatea, reticularitatea, itinerariile optime de acces etc., pe când centralitatea joacă un rol marginal, insignifiant. Astfel, costul de acces perceput ca distanță-timp sau viteză medie are o semnificație mult mai importantă decât distanța (depărtarea fizică directă sau reală), întrucât timpul sau bugetul de timp se iterează în societatea actuală ca un element structurant al activităților umane.

Problematica angaja(n)tă de(a) asist. dr. Mihai Bulai este una provocatoare pentru orice cercetător științific, iar mijloacele de studiu la care a apelat sunt diverse și integratoare. Teza este una laborioasă, complexă, integrativă, simțul geografic al autorului regăsindu-se în fiecare aserțiune. Ușurința în exprimare, priceperea cartografică și informatică (utilizarea sistemelor informaționale geografice ca suport aproape indispensabil) sunt doar câteva elemente care au condus la o realizare notorie în literatura științifico-geografică românească.

Maturitatea geografică la care a ajuns autorul este dată și de viziunea sa asupra acestui studiu ca etapă într-un demers de mai mare întindere și pe o perioadă mai lungă, care să investigheze mai adânc dependența teritorială a dezvoltării turismului de caracteristicile ofertei reale de transport. Lucrarea demonstrează că Geografia are profunzimi de care autorul nu este străin.

Prof. dr. Corneliu Iașu
Decan al Facultății de Geografie și Geologie
Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași

TIPARUL EXECUTAT LA
IMPRIMERIA EDITURII UNIVERSITĂȚII
„ALEXANDRU IOAN CUZA” DIN IASI

700109 Iasi, Pinului 1A, tel./fax 0232 314947

Apărut: 2014
Comanda: 229



Informații și comenzi:
www.editura.uaic.ro
editura@uaic.ro

Lucrarea de față își propune să explice doar sectorial o problemă a turismului, și anume rolul factorilor de accesibilitate geografică în dinamica turismului dintr-o provincie istorică dotată cu potențial, dar care se situează sub media țării la capitolul amenajare și valorificare. Accesibilitatea nu este cvasi-determinantă pentru activitățile turistice, dar are un rol important, ipotezele propuse la început de autor fiind parțial confirmate de anumite componente comensurabile ale accesibilității: conectivitatea, nodalitatea, reticularitatea, itinerariile optime de acces etc., pe când centralitatea joacă un rol marginal, insignifiant. Astfel, costul de acces perceput ca distanță-timp sau viteză medie are o semnificație mult mai importantă decât distanța (depărtarea fizică directă sau reală) întrucât timpul sau bugetul de timp se iterează în societatea actuală ca un element structurant al activităților umane.

Prof. dr. Corneliu Iașu
Decan al Facultății de Geografie și Geologie
Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași



9 789737 039170

www.editura.uaic.ro